

第 60 回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日 時：令和 5 年 12 月 27 日（水） 10:00～11:30
- 2 場 所：豊川市役所 本 31 会議室
- 3 出席者：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）
宮川 高彰 委員（中部運輸局愛知運輸支局 塚 啓太代理出席）
角谷 英樹 委員（中部地方整備局名古屋国道事務所 稲嶋 望代理出席）
堤 一史 委員（愛知県東三河建設事務所）
塩原 広久 委員（愛知県豊川警察署）
豊田 智隆 委員（東海旅客鉄道株式会社）
花村 元気 委員（名古屋鉄道株式会社 夫馬 康昌代理出席）
綿貫 琢也 委員（豊鉄バス株式会社）
長縄 則之 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）
河合 公紀 委員（愛知県交通運輸産業労働組合協議会 松下 裕紀代理出席）
天野 保幸 委員（豊川市連区長会）
今泉 秀哉 委員（一宮地区区長会）
大林 充始 委員（音羽連区）
佐藤 文彦 委員（御津連区）
今泉 保 委員（小坂井連区）
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）
竹本 幸夫 委員（豊川市長）
小島 基 委員（豊川市福祉部）
山本 勝巳 委員（豊川市建設部）
山本 英樹 委員（豊川市都市整備部）
- 4 欠席者：石屋 義道 委員（愛知県都市・交通局）
- 5 事務局：佐々木次長（豊川市都市整備部）
本多課長、白井課長補佐、松下係長、酒井主事、竹内主事（豊川市都市整備部市街地整備課）
- 6 傍聴人：5 人
- 7 次 第
 - (1) 報告事項
議題 1：豊川市地域公共交通計画の進捗状況等
 - (2) 協議事項
議題 1：地域公共交通確保維持改善事業等の評価
議題 2：豊川市地域公共交通計画（追補版）の策定
 - (3) その他

8 議事内容

事務局： お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから第 60 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、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。私は、当交通会議の事務局を所管しております、豊川市都市整備部次長の佐々木と申します。本日の司会進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

本日の会議には、傍聴を希望される方がお見えになっております。今回の議題の内容をみましても、傍聴は差し支えないと思われまますので、今回の会議は公開とさせていただきます。ご了承のほどお願いいたします。

次に、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おりますので、ご確認いただけたらと思います。なお、本日は、中部運輸局愛知運輸支局の宮川高彰委員の代理として堺啓太様、中部地方整備局名古屋国道事務所の角谷英樹委員の代理として稲嶋望様、名古屋鉄道株式会社の花村元気委員の代理として夫馬康昌様、愛知県交通運輸産業労働組合協議会の河合公紀委員の代理として松下裕紀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。なお、愛知県都市・交通局の石屋義道委員は、ご都合により欠席されておりますので、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。

次に、本日の資料のご確認をお願いいたします。本日の会議次第を机上にお配りさせていただいておりますが、次第の下段に先日送付、本日配布の資料を含めて、配布資料の一覧を記載しております。これらの資料がお手元にございますか。万が一、資料が不足している場合は、事務局に予備がございますので、お申し出ください。

次に、本日の会議の進行について説明いたします。前回の会議より、今後の議題増加を見据えまして、事務局からの説明は協議事項のみとさせていただいております。しかし、本日の協議事項の内容につきましては、いずれも実質的には報告事項となっております。そこで、本日の会議の進行につきましては、報告事項の補足説明をさせていただいたあと、協議事項 2 点を続けて説明させていただきますのでご了承ください。

さて、会議の開会にあたり、豊川市地域公共交通会議設置要綱第 5 条第 2 項により、市長が本会議の会長となっておりますので、会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、おはようございます。市長の竹本でございます。地域公共交通会議の冒頭にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。皆様のご努力により、5 月に新型コロナウイルスが第 5 類に移行したことと、4 月にイオンモール豊川が開業したことの効果もありまして、コミュニティバスの利用者数は、足元ではかなり増えている状況でございます。ただ、コロナ禍前と比べると 8 割程度です。公共交通計画の最終年度では年間 10 万人、コロナ禍前の水準に戻す計画になっておりますので、何卒慎重なご議論をよろしくお願いいたします。以前にも申し上げましたが、2025 年問題がございます。2025 年 1 月 1 日には、団塊の世代、昭和 22、23、24 年生まれの方が、すべて後期高齢者になります。そうしますと、介護認定率の上昇や、あるいは免許の返納という事例もございます。そういった意味でも、交通会議は本当に必要だと思っておりますので、ぜひとも慎重なご議論をよろしくお願いいたします。他に公務がございますので、これで失礼いたしますが、皆様のご審議を何卒

よろしくお願い申し上げます、簡単ではございますが私からの挨拶とさせていただきます。

事務局： ありがとうございます。今、市長の挨拶にもありましたとおり、市長は他の公務のためここで退席をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは会議に入りたいと思います。ここからは、座長にて会議の進行をよろしくお願いいたします。

座長： 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、公益社団法人愛知県バス協会の小林裕之委員と、豊鉄タクシー株式会社の長縄則之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。次第2の報告・協議事項について、事務局より説明・提案をお願いします。

(1) 報告事項

議題1： 豊川市地域公共交通計画の進捗状況等

事務局： 本日の会議の説明を担当させていただきます事務局の都市整備部 市街地整備課 都市交通係の松下と申します。恐れ入りますが、座って説明させていただきます。

始めに、報告事項の補足説明をさせていただきます。A3版会議資料、2ページ右側の表をご覧ください。「1-3. 路線別の利用者数の推移」について補足します。こちらは、令和5年度のコミュニティバス全10路線の月別・路線別の利用者数の推移を示した表となっております。令和5年4月から10月までの合計利用者数は46,548人で、前年度比で4,324人増加しております。また、この表の利用者数とは、乗車人数の合計人数を抽出して集計した数字であり、乗車人数と降車人数の合計人数ではないということを押さえておいてください。

ここでA4版の別紙1「令和5年4-10月バス乗降人数ランキング」をご覧ください。ただいま説明した4,324人の増加の内、黄色で網掛けしている「イオンモール豊川」バス停の乗車人数は1,406人となっております。つまり、増加要因の約3分の1は「イオンモール豊川」バス停の新設、残りの約3分の2が新型コロナウイルス感染症の5類移行ということになります。

次に、A3版の会議資料に戻っていただき、3ページをご覧ください。「1-4. 一宮地区公共施設再編に伴う「一宮支所」バス停位置等の検討」について補足します。

現在、本市では、一宮地区に点在する公共施設を現在の一宮支所の場所に集約する再編計画があります。この再編計画に関連し、バス停の位置やバスの動線について、令和5年11月25日(土)に開催された一宮地域公共交通運営協議会にて協議しました。その結果、なるべく施設に近い場所にバス停を設置し、一宮線についても車両サイズを小さくして施設内への乗入れを目指す方向で意見がまとまりました。

次に、4ページをご覧ください。「1-5. 公共交通に関するアンケート調査(速報)」について補足します。前回会議で説明した配布枚数について、一部の回答欄に不備があることが判明したため、委託業者負担にて不備を訂正し、既に配布をした市民を除いた上で再配布したため、当初予定した配布枚数の倍の部数を配布しました。

次に、5ページをご覧ください。「1-6. 千両三上線の運行計画変更(素案)」について補足します。令和7年4月、老朽化に伴い、東部小学校区の3つの地区市民館を1つに

再編する計画があります。再編に伴い、地元から、千両三上線のルートを、廃止される3つの市民館と新市民館を結ぶルートにしてほしいという要望をいただいていますので対応していきます。補足説明は以上です。

(2) 協議事項

議題1：地域公共交通確保維持改善事業等の評価

事務局： 続いて協議事項(1)の説明をします。6ページをご覧ください。「2-1 地域内フィーダー系統の評価」について説明します。豊川市コミュニティバスについては、豊鉄バス新豊線・豊川線に接続する一部の路線で国の補助金を活用して運行しています。この議題は、補助金の活用にあたり、補助金の交付要綱・要領で、地域公共交通会議における「自己評価」の実施を規定されているため協議をするものです。国に報告する自己評価資料は別紙2のとおりですが、大変細かいものとなっているため、ポイントをまとめたご覧のA3版資料に従って説明します。中段の表は、豊川市地域公共交通計画で掲げる数値目標の達成状況をまとめたものです。表の構成としては、利用者数、収支率、行政負担額という3つの数値目標に対し、それぞれ目標、実績、達成状況の順にまとめています。始めに利用者数の目標数字ですが、計画最終年度の令和7年度にコロナ禍前の利用者数、年間10万人に戻すものとして設定しています。令和5年度の目標は93,500人ですが、イオンモール豊川への路線延伸の他、夏休み小学生50円バスやコミュニティバス乗り方教室等の利用促進策を実施したものの、全体的に新型コロナウイルス感染症の影響により利用者の回復が遅れており、目標未達となりました。しかし、ゆうあいの里八幡線については、旧・ゆうあいの里小坂井線の姫街道以北のルートを継承したことが寄与したため、目標を達成しました。

続いて収支率ですが、収支率とは、運賃収入と車体広告掲載収入の合計額を運行経費で割って算出する、運行の効率性を表す指標です。目標数字ですが、分子を利用者数目標に1人あたりの運賃収入をかけあわせた額と車体広告収入の合計額、分母を年間増加率2%で算出した運行経費で算出して設定しています。収支率実績については、利用者数の目標と同様、全体的に新型コロナウイルス感染症の影響により利用者の回復が遅れており、目標未達となりました。しかし、ゆうあいの里八幡線については、利用者数が目標を上回り、想定より運賃収入が多くなったため目標を達成しました。また、音羽地区地域路線については、目標に近い利用実績があったことに加えて、路線再編時に利用の少ない区間や時間帯の運行を廃止するなど、運行の効率化を図ることで運行経費を削減できたため、目標を達成しました。

続いて行政負担額ですが、行政負担額は、運行経費から運賃収入を差し引いて算出します。目標数字ですが、年間増加率2%で算出した運行経費と、利用者数目標に1人あたり運賃収入を掛け合わせた運賃収入の差額を算出して設定しています。全体としては、路線再編時に利用の少ない区間や時間帯の運行を廃止し、運行の効率化を図ることで運行経費を削減できたことや、運行経費の増加率が想定よりも低かったことにより目標を達成しました。しかし、ゆうあいの里八幡線については、路線再編に伴い路線が延長となったため目標は未達、小坂井線については、路線再編に伴い、姫街道以北のルートをゆうあいの里八幡線に継承し、この区間の利用者が純減となり、運賃収入が想定よりも少なくなったため目標は未達となりました。今後の改善策については、バスの利用が少ない地域について

の対策や、10月に実施したアンケート調査結果を踏まえて改善策を検討していきます。また、令和6年度からは、従来の車外広告だけでなく、車内広告の枠を新設することで収支率の改善も図っていきます。

次に、7ページをご覧ください。「2-2. 地域間幹線系統の評価（参考）」について説明します。地域間幹線系統とは、複数の市町を結ぶ広域バス路線のことですが、本市では豊鉄バス新豊線・豊川線が地域間幹線系統に該当し、国の補助金を活用して運行しています。補助金の活用にあたり、補助金の交付要綱・要領で、愛知県公共交通協議会バス部会における地域間幹線系統の「自己評価」の実施が規定されています。当議題は、バス部会で自己評価内容を協議できるよう、豊鉄バスと沿線市で自己評価を行い、令和5年12月4日にバス部会に提出した評価内容を報告するものです。なお、バス部会では、愛知県内の地域間幹線系統を自己評価した後、中部運輸局愛知運輸支局に報告する流れとなっています。バス部会に報告した自己評価資料は別紙2のとおりですが、大変細かいものとなっているため、ポイントをまとめたご覧のA3版資料に従って説明します。中段の表の上から4系統は、愛知県公共交通計画で掲げる数値目標、実績、達成状況をまとめたものです。また、補助対象外系統も含む合計の行は、豊川市地域公共交通計画で掲げる数値目標、実績、達成状況です。バス部会への報告対象は、表の上4つの補助対象系統になります。下4つは、運行本数や複数市町を結んでいないなどの理由により、補助要件から外れていますので報告対象外となっています。評価内容ですが、大型商業施設、イオンモール豊川への路線延伸に伴い、買い物目的の定期外利用者が増加したため、目標を達成しました。また、今後については、コミュニティバスとの乗継案内の拡充や交通系ICカードを導入することで改善を図っていきます。

次に、8ページをご覧ください。「2-3. 地域公共交通計画の評価」について説明します。評価の理由ですが、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律において、公共交通会議における地域公共交通計画の評価実施を規定しているため、協議をするものです。評価結果については、令和6年1月19日（金）までに中部運輸局と総務省に報告します。報告する評価シートは別紙2のとおりですが、ポイントを資料にまとめましたので、資料に従って説明します。中段の表は、公共交通計画で掲げる数値目標と達成状況をまとめたものです。公共交通機関利用者数については、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者回復の遅れにより、豊鉄バス新豊線・豊川線の利用者数を除いて目標未達となっています。目標はコロナ禍前の利用者数に戻すように設定しているため、外出への抵抗感がなくなるにつれて目標に近づいてくるものと考えていますが、利用促進策を実施するなどして目標の達成を目指していきます。

次のコミュニティバスの年間収支率と行政負担額については、6ページの内容と同じです。省略させていただきます。

次の市民移動手段の公共交通分担率ですが、目的地までの移動手段の内、公共交通機関を利用した割合を示す目標数字です。10月に実施した公共交通に関するアンケート調査結果より算出しましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、公共交通機関の利用者の戻りが遅れているため、目標未達となりました。

最後のバス停・駅勢圏等カバー率については、令和3年10月に利用の少ないバス停を廃止し、運行の効率化を図ったことや、新規移動手段の導入ができていないことなどから目標未達となっています。東部小学校区の市民館再編に関連する千両三上線の見直しや、

新規移動手段の検討を進めるなかで目標達成を目指していきます。

議題 2：豊川市地域公共交通計画（追補版）の策定

事務局： 続いて協議事項（2）の説明をしますので、9ページをご覧ください。「協議事項（2）豊川市地域公共交通計画（追補版）の策定」について説明します。豊川市コミュニティバスについては、一部の路線で国の補助金を活用して運行しています。しかし、補助金の要綱が改正されたことにより、令和6年10月運行分からは、補助金の対象となる系統を地域公共交通計画に位置付けることが必要となりました。

補助金の要綱の改正があったのは、豊川市地域公共交通計画策定後のことであったため、現計画では、計画に補助対象系統の位置づけができていません。そのため、令和6年10月以後も国の補助金を活用するためには、計画を改定するか、計画に必要な記載事項を追記するかのいずれかの方法をとる必要があります。しかし、現在は計画の期間中であり、来年から令和7年度末の計画改訂に向けて動いていく時期にありますので、計画の改訂ではなく、計画に必要な記載事項を追加する追補版を策定するため、協議をするものです。中段の図は、国土交通省のパンフレットを抜粋したものです。従前の補助制度では、毎年6月末までに補助金の認定申請に必要な「生活交通確保維持改善計画」を策定し、国に提出する手順となっていました。新しい補助制度では、従前の補助制度の青色破線部分を地域公共交通計画に記載した上で、赤色破線部分を計画別紙として毎年提出する手順となります。計画の追補版は従前の補助制度の青色破線部分または新しい補助制度の上段①に該当する部分です。ここでA4版の別紙3「豊川市地域公共交通計画 追補版（案）」の目次ページの次の67-2ページをご覧ください。ここでは、補助対象系統について、路線別、系統別に事業区分、運行態様、実施主体をまとめています。続いて、67-3ページをご覧ください。ここでは、補助対象系統ごとに、例年実施しているOD調査結果に基づき、補助対象系統の役割と必要性についてまとめています。続いて、70-2ページをご覧ください。ここでは、数値目標別に、データの取得先と取得年についてまとめています。

追補版の記載事項は以上となりますが、記載内容については、事前に中部運輸局愛知運輸支局の担当者に確認いただいたものとなっております。来月末までに追補版を策定し、国に提出させていただきたいと考えておりますので、お気づきの点がございましたら、1月12日（金）までに事務局へご連絡をお願いします。

説明は以上となりますが、協議事項（1）と（2）の内容につきましては、今後の関係機関との調整及び調整に伴う訂正については、事務局に一任していただくことも含めて承認をお願いします。説明は以上です。

座長： ありがとうございます。では、報告事項1について、ご質問ご意見等ありましたらお願いします。

委員： ご報告いただいたバス車両を小型化するというのは、一宮線の話でしょうか。新豊線は変わらないのでしょうか。

事務局： 新豊線は現状のままで、一宮線の車両の小型化を検討しています。

委員： そうすると、3ページ右の新しい施設の配置の中で、バス停設置予定エリアに一宮線と一宮地区地域路線が入るところに対し、新豊線のバス停はどこに置きますか。

事務局： 図右下に駐車場がございますがその下、国道151号線沿いの、現状のバス停の位置です。

委員： 図の下側ということですね。

事務局： そうです。

委員： わかりました。先ほどの追補版に記載がある地域間幹線系統の新豊線への接続というのは、引き続き非常に重要な部分だと思います。スペースの関係で大型車両が入るのが難しいということですので、仕方ないかと思いますが、同じバス停であるということが、利用者の方に伝わるような対策をしていただくとよいと思います。同様のことが西尾市の施設でもあります。コミュニティバスが敷地内に入りますが、大型のバスが外を通っています。30メートルほど離れていて、かつ、敷地内のバス停から見ると、外を通る大型バスが見えず、バス停があることがわからない。かつ、敷地内のバス停の時刻表等には外を通る大型のバス停側の情報がなく、敷地内に停まるバスの情報だけが載っている状況です。例えば、今回の新豊線で言いますと、敷地外のバスに接続しようと思ったときに、そちらにバス停があることを知らないと、時刻等も全くわからないという状況です。あまり良くないということで、西尾市は改善を検討しています。おそらく、この一宮支所のバス停も同様の状況になるのではないのでしょうか。見通しが良く、外のバスが見える可能性もありますが、懸念があります。できれば、敷地内のバス停設置予定エリアに置かれる一宮線・一宮地区地域路線のバス停にも、新豊線の情報が掲示され、かつ、バス停への行き方の丁寧な掲示があり、要は「同じバス停ではあるが、たまたま離れてしまった」ということで、一体感が出る対策をしっかりとやっていただくことが非常に重要かと思います。また、一宮地区地域路線と新豊線が接続している便がありましたら、例えば「新豊線フィーダー便」など明確な名前を付けていただけたら。富山では「フィーダーバス」という名前で、トラムに接続するバスがあります。接続が心理的にもスムーズになるような対策をしていただく必要があると思います。

事務局： お話の内容を踏まえて、検討していきたいと考えております。

座長： 私からもお願いしたいのですが。大型バスをどうすれば入れられるかという検討はされましたか。要するに、どのような影響が出てくるのかということ。大型バスが敷地内に入って同じバス停を使うとしたら、どのような問題が起きるのか。検討したがどうにもできないため断念したのか。検討した内容がわからない報告ですと、皆さんが納得しにくい話です。これから整備する施設だとすると、どのような検討をされたかはしっかり説明していただきたい。また、バス停をどうしても離さざるを得ないのであれば、対策についての説明がないと、説明という意味では足りないと思います。せつかくつくる新しい複合施設です。みんなにとって使いやすくしてもらおうということを考えたときに、説明がないとなかなか難しいと思います。令和9年度のオープンということになると、この計画はいつまでに決まるものであり、工事にどのくらいの時間がかかるかとなると、今、修正が可能かどうかはわかりません。施設の前面が国道ですので、人や車のさまざまな動線が考えられます。どこからどのように入るのかなど、そういうことも含めて整理する必要があります。イオンモール豊川の建設の際には、施設やバス停、動線についてかなり丁寧に説明していただきました。しっかりとした説明をした上で、皆さんにお話をさせていただくと思います。

委員： 関連しまして、例えば、中高生が自転車でこの施設に来て駐輪してバスに乗る、といったようなサイクルアンドライドや、パークアンドライドとしての施設整備は、駐車場容量との関連から難しいかもしれませんが、どのようにお考えでしょうか。

事務局： 施設整備の所管課である財産管理課では、今年度、基本設計を行っています。プランとしておおよそ固まりつつあります。サイクルアンドライドとパークアンドライドに関しては、そこまでの対応は現時点でできないと考えております。

また、先ほど座長からバス停位置等の検討に関してお話がありました。このプランは、警察、豊鉄バスと現場の確認をした上で、大型バス車両に関しては、現状では入れることができないという判断があり、まとまったものです。

委員： 駐輪場はどちらですか。

事務局： 本日の資料に駐輪場の記載はありませんが、施設には図書館機能等もありますので、小中学生等も来られるように駐輪場のスペースは確保するつもりでいます。

委員： 先ほど西尾の例をお話ししましたが、実は西尾のその施設は駐車場を完備しています。サイクルアンドライドをとっても考えられて作られ、自転車を停めてすぐに大型バスに乗れるような仕組みになっており、中高生にも多く利用されています。一宮の施設も、変更する余地があれば、ハード的にも少し検討していただいて、かつソフト的に駐輪場にもバスの時刻表を置いていただくなど。やり方はさまざまです。車で来て新豊線に乗れますという案内を広くしていただくとか、工夫があると良いです。パークアンドライドは難しいかもしれませんが、サイクルアンドライドは比較的できるのではないかと思います。

事務局： わかりました。今年度は基本設計の設計部会等がありますので、本日いただいたご意見の内容を所管課と検討、調整させていただきます。

座長： はい、お願いします。こういった施設をつくると、20年から50年ほどは変えられません。この施設をいかに上手に使うかという設計が必要です。施設そのものの機能、アクセスや乗換などの機能がどうなるのかという話も含め、検討していただくとよいかと思います。これから基本設計だとすれば、かなりのケースを設定して、できることの整理が必要です。前面が国道で交通量がありますので、おそらく公安委員会からは安全性の担保についても話があるかと思います。そういったところも含めて検討していただくとよいかと思います。

座長： それでは協議事項1について、何かご質問ご意見等ございましたらお受けしたいと思いますが、いかがでしょうか。こちらは1月19日までに、愛知運輸支局へ評価書を出すことになっておりますので、皆さんからいただいたご意見などを踏まえて、国へ提出したいと思っております。よろしくお願いします。

委員： イオンモール豊川への延伸によって利用者数、乗車密度、輸送量が回復したということではあったというところと、イオンモールの効果のすごさが勉強になったと感じました。その上で、別紙2の豊川線の体育館前系統の資料で教えていただきたいことがあります。この図ではイオンモール豊川には行っていませんが、延伸したということなのですね。利用者が増えた理由として大型商業施設の話が出てきていますが、図にはイオンモールへの延伸の記載がありませんでしたので、整合性を確認したいです。

また、全体で利用者が伸びた中で、豊川市内からイオンモールを利用される方が多かったのか、あるいは、豊橋市や新城市の市外から乗られる方が多かったのか、または全体的に同じように底上げしたのかが、もしわかれば今後のために教えてください。

事務局： まず1点目の、豊川線の体育館前系統です。なぜイオンモール豊川の開業が利用者の増加理由になっているのかといいますと、この図では、補助金の申請の関係上、豊川駅前か

ら豊川体育館前に止まり、イオンモール豊川まで行っていません。ただ実際は、豊川体育館前からそのままイオンモール豊川に連続運行しています。イオンモール豊川への乗客も大勢いらっしゃいますので、そのような記載といたしました。

2点目については、10月に実施した利用者アンケート調査の結果を現時点では分析まで至っておりませんので、またご報告させていただきます。

座長：他にいかがでしょうか。

委員：A3資料の8ページの公共交通計画の評価の部分で、バス停勢圏のカバー等が目標未達ということで千両三上線の運行計画変更とありますが、これは具体的には5ページにある変更計画の内容で、カバー率は伸びる方向にいくのか、下がる方向にいくのか。これ以外にも具体的に何かお考えがあれば伺いたいです。

事務局：5ページの千両三上線は運行計画変更の素案ですが、現在走っていない麻生田地区の市民館のあたりも結ぶ場合、カバー率が上がる方向に作用します。

座長：他にいかがでしょうか。

委員：一宮地区の協議会にて、利用者の方から、例えば豊川駅のあたりで乗り換えて目的地に行こうとしたときに時間がうまく接続されておらず、暑い日は炎天下で待つことになるなど大変さがあるため改善してほしいという要望がありました。さまざまな制約の中ではありますが、タイプの異なるバス路線の運行を、タイムラグができるだけ生じないようにしていただきたい、という要望がありましたのでお伝えさせていただきます。

座長：乗継ぎ対策についてのお考えはありますか。

事務局：ご意見ありがとうございます。今後見直しを図っていく中で、新しい交通の制度の利用や、さまざまな接続箇所になるべく待ち時間が少なくなるように検討してまいります。ただ、路線が多く交わる場所ではなかなか難しい部分がありますが、なるべく皆さんが効率よくご利用できるように、ただいまのご意見を参考にさせていただき、検討してまいります。

座長：他にいかがでしょうか。

委員：一宮線について、バス車両を小型化するということですか。そうすれば施設の敷地内へ入れるからということでしょうか。小さくしたバス車両が本宮の湯から一宮地区だけではなく豊川駅まで行きますが、どうなのでしょう。

事務局：小型化については、今はポンチョバス等をイメージしております。ポンチョバスは定員が30名でありますので、充分と考えております。

委員：わかりました。ありがとうございます。

座長：地域間幹線系統がしっかり走っていて、それに接続してフィーダー（地域路線）があるというストーリーです。地域間幹線系統からフィーダーに乗継ぎができるようにするのは、非常に大切な話です。どこまでできるかがすごく大切。今度、アンケート結果のデータが出てきますので、乗継ぎはどこに需要があるのかひとつ鍵になってきます。

もうひとつは、来年度以降になるかと思いますが、今現在、資料で赤色の目標未達になっている部分は、見通しとして達成可能なのだろうかということ。達成したら良いというわけでもありません。掲げた目標値が、良い目標値だったかどうかのチェックもしなければなりません。未達だった結果について、どのように市民の皆さんに向けてメッセージを出すのか。この会議資料だけでは意味がないと思います。市民の皆さんに向けて、私たちが考えた目標はコロナ禍前ではあるが、何年も経っているのに目標値に達していません

んというメッセージを出さなければなりません。どのように市民の皆さんに伝える方策を考えているのか、お聞きしたいです。

事務局： 地域公共交通計画を立てて公表している資料ですので、結果を報告すべきと感じております。今後、総合交通戦略を今回の結果を踏まえて策定していくこととなりますので、市民の皆さんにも公表しながら策定していきたいと考えています。

座長： 公表することと、メッセージとして伝えることは少し違います。こういった資料は当然ホームページで公表されると思います。目標値を伸ばすための改善策、利用促進策の検討などが書かれていますが、それが市民の皆さんに伝わらないとこの話は進みません。何か手を打つことが必要です。例えば、シニアクラブの会合には常にメッセージを出していくとか。地域の協議会の集まりには必ず「こういったことをやります」と話題を出すなど。市民の皆さんに伝えないと結果的には利用が増えない。皆さんが使ってくれるように、前向きにメッセージを出していくことが、とても大切だと思います。きょう、ここへ電車で来るときに、小学生の子どもたち20名くらいが乗ってきました。イオンモールに行くと話していました。子どもたちがそのように使えるのはすごくよいと思いました。皆さんがそうやって使ってくれるようなメッセージを出していく。子どもたちに伝えるには小学校とか子ども会などいろいろな手があります。この会議でやりました、ホームページに載せました、だけでは意味がありません。どうやってみんなに知ってもらうか、考える必要があります。

豊川市はバス利用者数がまだ回復していませんが、愛知県内に、バスの利用が過去最高を記録しているところが2つ、3つ出てきています。豊川市はイオンモールの効果により前向きな回復は見られるものの、もっと増えてもいいのではと思います。未達であるという現状を市民の皆さんに伝えてほしいです。そうすると、目標が達成できるかもしれない。委員の皆さんや市民の皆さんも、目標「未達」の赤字は、決して良い気持ちはしないと思います。できれば青字の「達成」にしたいと思われるのではないのでしょうか。ぜひ、そのようなことを踏まえて、メッセージを出してもらえるといいのではないかと思います。

他にいかがでしょうか。ご了承いただけたらと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

座長： 協議事項2の公共交通計画の策定についてはいかがでしょうか。

運輸支局： 事務局から提示していただきました地域公共交通計画の修正は、令和2年11月に法改正があり、「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画」になり、計画を努力義務で作っていただくことのお願いと、それに伴い補助金要綱の変更がありました。この地域公共交通計画の中において、補助金を活用して維持していくことを謳っていただく、というところが変更になりました。事務局のご説明のとおり、要綱改正によって変わるポイントが出てきたので、今回これを改正するということです。引き続き補助を受けるためにこのような手続きが必要ということと、この公共交通計画に位置づけられているということを皆さんに知っていただいて、補助金の補助要件を満たし、国の補助金が活用されて路線が維持されているということを知っていただくことも踏まえて、ご理解いただけると良いと思います。

座長： ありがとうございます。いわゆる国の補助制度と公共交通計画の内容との整合が必要になったわけです。位置付けをはっきりしてくださいということで、路線の位置付けを追補

版の中で整理をしていただいたということです。だから、この役割でいいですかということを確認しないといけないですが、よろしいでしょうか。路線の位置付けを整理しておくことが大切ですが、次の計画でこの役割や必要性をしっかりと評価をしなければならない。それをチェックした上で、次の計画に移ることが必要です。他にご意見がなければ、追補版の策定についてはご了承いただいたということでよろしいでしょうか。

(異議なし)

事務局： もしご意見等がございましたら、1月12日の金曜日までに事務局までご連絡お願い致します。運輸支局さんには約1か月を目処に提出してくださいというご指示を頂いていますので、1月末までに提出させていただきます。

(3) その他

J R： 1点目が2024年3月のダイヤ改正について。2点目はさわやかウォーキング。3点目は新幹線60周年イベントについてです。

1点目、2024年3月のダイヤ改正についてです。豊川市に関係する点をお話しさせていただきます。まず、新幹線「ひかり」の、豊橋駅の停車時間を改善いたします。東京発の下りについて、夜間の回数を増やし、列車間隔を改善します。少ない待ち時間で「ひかり」をご利用いただけるようになります。豊橋駅に新たに停車する時間を設け、最大列車間隔を2時間57分から1時間39分に改善します。

続いて、飯田線の関係です。大変申し訳ございませんが、飯田線・身延線の、ご利用の少ない昼間時間帯の普通列車を削減します。豊橋から豊川方面の下りについては、11時台、12時台、14時台で各1本削減します。また、13時台は2本削減します。上りについては12時台から14時台で各1本削減します。

続いて、TOICA利用エリアの拡大についてです。昨年10月に、TOICA利用エリアはいずれ全線拡大していくというプレス発表をいたしました。今回の拡大はその第1弾です。飯田線につきましては、表の②。三河一宮から本長篠間です。豊川市内で言いますと、三河一宮、長山、江島、東上です。最終的には本長篠まで延ばしていきます。サービスの開始時期は2025年春です。2024年秋頃から工事に着手していくと聞いていますので、またよろしく願いいたします。

座長： ありがとうございます。ご説明いただいた件について、何かご質問はございますか。

委員： 豊橋の運行間隔が1時間39分になるということでしたが、ひかり675号が改正後は豊橋に19:57分着、次のひかり663号の豊橋到着が21:50ですので、差は1時間53分ではないでしょうか。

委員： 豊橋ではなく、東京出発の時間を基準にしています。

委員： わかりました。

座長： 他にいかがでしょうか。飯田線削減は、少し影響が出るかと思えます。TOICAの利用エリア拡大は、他のICカードも利用できるということになりますね。

J R： もう1点、「さわやかウォーキング」についてです。1月27日に三河一宮駅、2月23日に豊川駅で行います。1月27日は、三河一宮駅をスタートし、砥鹿神社、みちびき不動尊、ヤマサのちくわの里、桜ヶ丘ミュージアム、ゴールが豊川稲荷というルートです。2月23日については、豊川駅をスタートし、表参道の商店街、陸上自衛隊の豊川駐屯地、豊川海軍工廠平和公園、カフェバーカリー、諏訪神社、豊川稲荷というルートです。またよ

ろしくお願いいたします。

続いて、新幹線についてです。昭和 39 年の東京オリンピックの時代に東海道新幹線が開通し、来年で 60 周年です。これまで数多くのお客様にご利用いただき、地元の方にも大変お世話になったため、東海道新幹線 60 周年企画を行います。東海道新幹線沿線の魅力に気付いていただくイベントを開催する予定です。具体的なイベントの計画が準備できましたら、改めてご案内させていただければと思います。東京～新大阪間で、沿線の自治体様、停車駅だけでなく通過する自治体様にも感謝の意を込めまして、沿線の魅力をホームページで発表したりなど、さまざまなイベントを計画しており、各自治体様と調整中です。またご報告させていただきます。以上です。

座長： ありがとうございます。さわやかウォーキングについて、皆さん口コミでお伝えいただけると大変ありがたいと思います。また、新幹線についても、これからイベントがあるということをお話にしていただけるとよいかと思います。よろしくお願いいたします。

名鉄： 「のりものカード」のお話をさせていただきます。先週の 23 日から、第 2 弾としてこのたび豊川市からもご参画いただきまして、誠にありがとうございます。第 1 弾では今年の 7 月に、20 団体 23 種類ののりものカードを発行させていただきました。お子様を含めて大変好評でして、このたび第 2 弾が今月 23 日に発行されました。6 団体で 8 種類です。

先ほどの豊川市の計画の評価にもありましたように、愛知県の公共交通分担率が非常に低いと。豊川市民の移動手段の公共交通分担率は 8% ということでございます。関東では、大体 30% から 40%。関西は、20% から 30%。残念ながら中京圏は 10% 数% ということで、非常に低い。公共交通の認知拡大のため、利用促進を図るため、大人の方も当然ながら、とくに子どもの頃から公共交通に親しんでいただきたい。バスに乗らずに大人になり、体が悪くなり、バスに乗ろうとしたときにバスの乗り方がわからない、という方もいらっしゃいます。小さな頃から、ぜひ公共交通に親しんでいただくという目的の企画です。

先ほど座長から、小学生の団体が電車を利用していたという大変喜ばしいご報告がありました。子どもたちにどうやって公共交通を知ってもらうかという宿題は、こちらのほうにも来たと感じます。のりものカードはすごろくゲームとしても遊べます。1 枚 2 枚では遊べないんじゃないか、というふうにも言われますが、ぜひ、豊川市のみならずいろいろな地域に公共交通で足を運んでいただき、こののりものカードをゲットしていただきたいです。小さな頃から楽しんでいただき、公共交通のハードルを下げるという趣旨からもこういうものを発行しております。また、ご活用くださいますよう、よろしくお願いいたします。以上です。

座長： ありがとうございます。お帰りになった際、お孫さんや小学生、中学生の方に、ぜひ、そんな話題をしていただけるといいと思います。サイトを開いていただくと、やり方や集め方等々が載っていると思います。ぜひ、よろしくお願いいたします。

タクシー： 市内 3 社のタクシー事業者が、11 月 21 日から「時間指定予約料金」を開始しました。今までは、朝 4 時から 8 時までに予約をする場合は 430 円いただくという「早朝予約料金」がございました。そちらを廃止し新たに開始した「時間指定予約料金」は、時刻にかかわらず、1 予約について 300 円いただくという制度です。これを実施しておりますので、ご承知おきいただきたいと思います。できるだけ予約を少なくし、即時配車をしていただ

き、タクシーの効率を上げようという目的です。ぜひ皆様のご理解ご協力をよろしくお願いいいたします。

座 長： ありがとうございます。すでに11月から行われているものですので、皆さんご存じかもしれません。愛知県の全地域でしょうか。

タクシー会： 届出制ですので、各社ごとです。名古屋地区では一部の会社は実施しています。東三河地区のタクシー会社についてはほぼ全社です。趣旨としましては、非常に運転手不足の中、歩合制の給与体系ですので、時間指定で予約された場合はその分運転手の収益として入ってくるようにして、なんとか運転手の数を増やし、不足の解消につなげたいというものです。予約があった場合その間は営業ができないということになりますので、そういった経緯もあります。

座 長： 名古屋地区では全てではないですが、名古屋地区以外ですと県内はほとんど全てということですので、よろしくお願いたします。

座 長： 他に何かご報告、告知、ご意見などありますでしょうか。
なければ、事務局から今後の予定等をお願いします。

事務局： 本日は委員の皆様におかれましては、ご多忙中にもかかわらず会議へご出席いただきまして誠にありがとうございました。次回の第61回会議につきましては、令和6年3月28日木曜日の午後2時から、本市役所本庁舎3階の議会協議会室にて開催を予定しております。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、ご予約のほどよろしくお願いたします。

座 長： それでは第60回豊川市地域公共交通会議を終了いたします。ありがとうございました。

以上