

第41回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：令和元年6月14日（金） 13：30～15：30
- 2 場所：豊川市中央図書館2階集会室
- 3 出席者：山脇 実 委員（豊川市長）
鈴木 一寛 委員（豊川市福祉部）
鈴木 敏彰 委員（豊川市市民部）
長縄 則之 委員（豊鉄バス株式会社）
浅野 丈夫 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）
榊原 正尚 委員（豊川市連区長会）
稲垣 考俊 委員（一宮地区区長会）
大林 充始 委員（音羽連区）
大林 寛治 委員（御津連区）
伊藤 和典 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）
伊奈 克美 委員（（特非）とよかわ子育てネット）
中野 瑳紀子 委員（上宿サロン）
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）
稲垣 秀高 委員（愛知県東三河建設事務所）
柴谷 好輝 委員（豊川市建設部）
柄川 和彦 委員（愛知県豊川警察署）
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）
- 4 欠席者：渡邊 重之 委員（愛知県都市整備局）
清水 敬太 委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
松尾 幸二郎 委員（豊橋技術科学大学助教）
- 5 事務局：森下次長（豊川市市民部次長兼人権交通防犯課長）
佐野課長補佐、鈴木係長、松下主任、芳賀主任（人権交防犯課）
- 6 傍聴人：7人
- 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り組み結果等
 - (2) 協議事項
議題1：利用促進に関する取り組み
議題2：平成30年度決算及び令和元年度補正予算
議題3：消費税率変更に伴う豊鉄バスの運賃改定
議題4：生活交通確保維持改善計画
議題5：デマンド型交通の実証実験（案）
 - (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。定刻となりましたので、ただいまから第41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。

本日の会議には、傍聴を希望される方がお見えになられております。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と思います。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いるとおりです。

また、委員の任期は、豊川市地域公共交通会議設置要綱の第4条の規定に基づき2年とさせていただきます。平成30年度・令和元年度が任期の2年ですが、一部の委員におかれましては、所属団体の役員変更や人事異動等により、変更となっております。本設置要綱において、補欠委員の任期は前任者の残任期間となっておりますので、よろしく願いいたします。

なお、今年度より新たに委員となられた方の委嘱状につきましては、大変失礼ではありますが、時間の都合もございますので、机上に準備させていただいております。ご了承のほど、よろしく願いいたします。

ここで、今年度より新たに委員に就任いただきました方々をご紹介させていただきます。

愛知県都市整備局交通対策課の渡邊重之委員、中部運輸局愛知運輸支局の上井久仁彦委員、一宮地区区長会の稲垣考俊委員、御津連区の大林寛治委員、小坂井連区の伊藤和典委員、以上の皆様方です。

なお、国立大学法人豊橋技術科学大学の松尾幸二郎委員、愛知県都市整備局交通対策課の渡邊重之委員、中部地方整備局名古屋国道事務所の清水敬太委員は、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。

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

会 長： 本日は、委員の皆様方におかれましては、何かとご多忙中にもかかわらず、第41回豊川市地域公共交通会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また、日ごろから市政に格別のご理解とご協力を賜り、重ねてお礼申し上げます。

さて、本市のコミュニティバスについては、この会議において委員の皆様方にご検討・ご協議いただきながら、より効率的な運行を目指しております。後ほど会議の中でもご報告させていただきますが、皆様方のお力添えにより、コミュニティバスの利用者数は年々増加傾向にあり、昨年度の年間利用者数は、過去最高の98,263人となりました。

本日の会議は、今年度の最初の会議となります。一部の委員さんに変更がありますが、今年度は、次期形成計画と路線体系について具体的に検討していただく大事な年となりま

すので、お力添えを賜りますようよろしくお願いいたします。

今後も多くの市民の皆さまに利用いただき、地域からも愛されるバス路線とするため、ご指導賜りますようお願い申し上げ、簡単ではございますが、あいさつとさせていただきます。

どうぞ、よろしくお願いいたします。

事務局： なお、山脇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ので、よろしくお願いいたします。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： それでは、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、豊鉄タクシー株式会社の浅野丈夫委員と、豊川市老人クラブ連合会の美馬ゆきえ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。

続きまして、中部運輸局愛知運輸支局より、お手元に配布の「活発で良い議論ができる会議のために。」の資料について説明があるそうですのでよろしくお願いいたします。

委員： 公共交通会議は法律に基づいて成り立っております。会議が活発でよい議論をするためにということで、3年前に中部運輸局が配布したのになります。豊川市の場合、公共交通は鉄道・バス・タクシーさまざまなものがあります。公共交通の将来を見据えた議論、近隣の市町村・広域線を踏まえた議論等をしていただきたいと思います。皆様方におかれましても、積極的な意見をいただきながら、よりよい会議をしていただくようにお願いいたします。

座長： 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。議題1「豊川市コミュニティバスの運行実績及び取り組み結果等」について事務局より説明・報告をお願いします。

事務局： 説明に入ります前に、今年度より新たに委員に就任いただいた方も多くみえることから、本会議の目的及び市内バス路線の概要等について、簡単にご説明いたします。

まず、豊川市地域公共交通会議についてですが、この会議は「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の実現に向け、必要となる事項を調査・審議するために、平成21年2月に設置されています。

次に、この会議においてこれまで協議してきた主な事項について簡単にご説明いたします。平成23年3月に市域全体の公共交通のあり方を定めた「豊川市地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成23年11月より、合併前の旧市町単位で運行していた4つのバス路線を再編し、市内全域における豊川市コミュニティバスの運行を開始しました。

また、平成25年5月には、豊川市民病院の移転に伴うバス路線の変更、さらに、平成28年10月には、姫街道における豊鉄バス新豊線・豊川線と豊川市コミュニティバスの併走を概ね解消するという路線体系の変更、共通ゾーン制の導入や1日フリー乗車券の通年運用化などの運賃体系の変更について、関係団体、学識経験者、そして地域の皆様方に議論いただいております。今回の会議で第41回目となります。

また、平成26年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことに伴いまして、平成23年3月に策定をした「豊川市地域公共交通総合連携計画」に代わる新たな計画として「豊川市地域公共交通網形成計画」を平成28年3月に策定しました。

なお、本日は別添資料として平成28年3月に策定した「豊川市地域公共交通網形成計画」の概要版をお配りしていますので、後ほどご覧ください。

次に、現在の市内バス路線の概要について説明しますので、お配りしている豊川市バスマップの1ページから2ページの「豊川市バス路線図」をご覧ください。

豊川市バスマップ2ページの右側にあります各路線を上から順にご説明いたします。

豊川駅、豊川市民病院、国府駅、ゆうあいの里を結ぶ「豊川国府線」、千両地区と豊川駅、三上地区を結ぶ「千両三上線」、ゆうあいの里、豊川市民病院、西小坂井駅を結ぶ「ゆうあいの里小坂井線」、本宮の湯と豊川駅を結ぶ「一宮線」、音羽地区と国府駅、豊川市民病院や市役所を結ぶ「音羽線」、御津地区と国府駅、豊川市民病院や市役所を結ぶ「御津線」、この6路線は、市が主体となって路線等を検討する「基幹路線」となります。

また、基幹路線以外では図中、楕円の枠で囲んである「音羽地区地域路線(つつじバス)」、「御津地区地域路線(ハートフル号)」、「一宮地区地域路線(本宮線のんほい号)」、「御油地区地域路線(ごゆりんバス)」の4路線は、地域に協議会を設けていただき、地域が主体となって路線等を検討する「地域路線」となります。なお、運行事業者は「豊川国府線」、「一宮線」については、豊鉄(とよてつ)バス株式会社、その他の路線については、豊鉄(ほうてつ)タクシー株式会社となっていますが、豊鉄(とよてつ)バス株式会社の運行する路線については、大型・中型もしくは小型バス、豊鉄(ほうてつ)タクシー株式会社の運行する路線については、9人乗りのジャンボタクシータイプの車両で運行しています。

次に、運賃体系の概要について説明しますので、豊川市バスマップ37ページの左下部分、「ゾーン制に属する路線と乗継券発行バス停」の部分をご覧ください。豊川市では、市の中心部付近、豊川体育館前バス停を境に、「東ゾーン」と「西ゾーン」に分け、各ゾーン内での利用については片道200円、2つのゾーンをまたいだ利用については片道300円となるゾーン制運賃を基本としています。

また、「共通ゾーン」を設定していますが、共通ゾーン内の利用及び東・西ゾーン内から共通ゾーン内までの利用については、片道200円となります。

本会議の目的及び市内バス路線の概要等については以上ですが、今年度につきましても引き続き皆様方とともに公共交通に関する施策を推進していきたいと考えていますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、2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り組み結果等」について説明しますので、A3版の「第41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月単位の利用者数の推移を示しています。平成30年度はオレンジ色の線となりますが、ご覧のとおり、7月、9月と12月を除き、前年同月の色の線を超え、利用者数としては過去最高の水準で推移しました。

次に、「路線別の月別利用者数の推移」についてご説明いたします。

ここでは、路線ごとの利用者の推移を年度別に示しており、上段が平成29年度、中段が平成30年度、下段が令和元年度の推移を示すものとなります。中段の平成30年度の表をご覧ください。豊川国府線と音羽地区地域路線の2路線については、平成30年度の合計利用者数が前年と比較して減少していますが、それ以外の路線については、特にゆうあいの里小坂井線、一宮線、音羽線、一宮地区地域路線、御油地区地域路線の5路線で大

きく増加し、年間利用者数は過去最高の98,263人を記録しました。また、平成31年4月は月間利用者数としては過去最高の8,950人を記録しました。

続きまして、2ページをご覧ください。「平成30年度の収支率の実績と利用者1人あたりの負担額」についてご説明いたします。

ここでは、費用面で効率的な運行ができていく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くことになります。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、平成32年度までの収支率の目標として17%を掲げています。

それでは中段に掲載している表をご覧ください。右側から2つ目の欄が収支率ですが、目標値の17%に対して全ての路線で未達となっています。また、ガソリン代の上昇や運転手不足等に伴う人件費の上昇などの影響もあり、利用者数の伸びほど収支率は改善していない状況です。

ここで「収支率」に関連して、2点補足します。まず1点目は、国庫補助額の変動が「収支率」に与える影響についてですが、これにつきましては、「収支率」の計算式に国庫補助額が含まれていませんので、国庫補助額の変動により収支率が変動することはありません。次に2点目は、「収支率」の計算式に含まれる「車体広告掲載収入」ですが、一宮線については0円となっています。これは、豊橋駅前から豊川駅前までの区間を運行する豊鉄バス豊川線の一部の車両が、豊川駅前から一宮線としてそのまま本宮の湯まで運行しているため、一宮線の車両が特定できず、車体広告を掲載できないためです。

続きまして、会議資料3ページをご覧ください。「地域公共交通確保維持改善事業の二次評価の結果について」ご説明いたします。

豊川市のコミュニティバスは、一部路線において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」を活用して運行していますが、効果的な補助金活用のために「自己評価」を行い、国に報告することになっています。第39回会議において委員の皆様方にご協議いただいた上で自己評価を行い、平成31年1月に国土交通省中部運輸局へ報告を行いました。このたび資料のとおり国土交通省中部運輸局より自己評価を受けた二次評価結果の通知がありました。その内容につきましては、共通ゾーン、1日フリー乗車券の継続周知や夏休み路線バス探検キャラバンなど、将来の利用者獲得に向けて着実に事業を実施して利用者が増加していることが評価されている一方で、次期計画の策定に向けて、アンケート調査結果などを分析して地域のニーズに合った公共交通ネットワークの形成や広域幹線の利用促進を頑張ってもらいたいということが記載されています。

事務局としましては、路線の見直しについては次回以後の会議で具体的に検討していきたいと考えていますが、広域幹線の利用促進につきましては、新しい取り組みとして、アプリ等で経路検索ができるようにデータ作成を進めるとともに、夏休み小学生50円バスについて、FM豊橋を利用した事前周知をした上でスタンプラリーを実施し、利用促進を図っていく予定です。

続きまして、会議資料4ページをご覧ください。「令和元年度の協議会スケジュールについて」ご説明いたします。

令和元年度の地域公共交通会議は、例年同様に4回の開催を予定しています。

また、今年度に実施する事業の主な内容は資料右側の通りですが、(1) 利用促進活動の実施については、次の協議事項で詳細をご説明いたします。そして次の(2)と(3)が本年度のメイン事業ですが、形成計画と路線体系の見直しについて検討を行っていきます。その下の(4) デマンド型交通に関する検討は、形成計画や路線体系の見直しの参考とするために実施するサブメイン事業になります。具体的には、一部の地域路線をデマンド型交通に置き換えたらどうなるのかという机上のシミュレーションを実施するとともに、本日の協議事項(4)でも詳細をご説明しますが、デマンド型交通の実証実験などを通して形成計画や路線体系の見直しの参考としていきます。また、昨年に続いて(5)のバス利用実態調査を実施し、ここから得られるデータについても形成計画や路線体系の見直しに活用していきます。

座長： これについて、何かご意見等はございますか。

委員： (なし)

座長： 3頁の二次評価については、私は評価委員の1人でもあるのでお願いがあります。次のステップに向かってどのようなことをしていくのか。特に地域間幹線と言われる民間路線だけではなく、地域のコミュニティバスからの利用など色々な面で計画を検討していく必要があります。特にドライバーの方が不足してきていることが、かなり大きく影響してくると懸念されるので、事業者、豊鉄バス、豊鉄タクシー、行政、地域住民の皆さんで連携プレーが大切になると考えられます。評価の欄に「期待します」という文言がある場合「頑張ってください」という意味が込められた注文の表現であるため、そのように捉えて参考にして頂きたいです。それと利用者が増えてきているのは嬉しい話ではありますが、経費が上がってきているため、燃料費等についてもこれから注視していく必要があります。経費はどうしても上がり気味になるので、利用が増加している割には収支率が伸び悩みます。このような仕組みを持続可能という形で動いていくと、その分お金の話も非常に重要になってきます。そこはシビアに考えていくことが必要になるので、良い知恵があれば出して頂きたいです。

ご質問がないようなので私の方からお願いとして、発言させて頂きました。もし他にご意見が無ければ、報告事項については確認して頂いたということで進めさせて頂きます。

続きまして、3の協議事項に入ります。

協議事項(1)「利用促進に関する取り組み」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5ページをご覧ください。「利用促進に関する取り組み」についてご説明いたします。

左上の表ですが、ここでは今年度の主な利用促進の取り組みについて、それぞれ実施スケジュールを記載しています。内容としましては、上の3つは報告事項、下の2つは協議事項になりますが、利用促進に関する取り組みということで、円滑な協議進行のために、まとめて協議事項とさせていただいています。なお、これら5つの取り組みにつきましては運行事業者さんにご協力いただきながら実施するもので、ここからはそれぞれの取り組みの概要について順にご説明いたします。

まず、「豊川市コミュニティバス体験乗車会及び乗り方教室」についてご説明いたします。第31回豊川市民まつり「おいでん祭」が、令和元年5月25日(土)、26日(日)に開催されました。例年「おいでん祭」では、子ども向けにバスのぬりえや風船の配布、

大人向けにポケット時刻表の配布などを実施していましたが、新しい取り組みとして、豊鉄（ほうてつ）タクシーさんのご協力のもと、実際のバス車両（ジャンボタクシー）を使用した体験乗車会を実施しました。今年度は運行事業者とも調整しながら、市内行事において1～2回を目標に実施していく予定です。また、少人数を対象とした乗り方教室についても、本日ご出席の委員の皆さまと個別にご相談させていただきながら実施していきたいと考えています。

次に、「2-3 標準的なバス情報フォーマット」ですが、今年度末までに時刻表や路線を検索するアプリ等に、豊川市コミュニティバスの情報が掲載されるよう、データ作成を進めていきます。

次に、ページ右側「2-4 夏休み路線バス探検キャラバン」についてご説明いたします。この取り組みについては、小学生以下とその保護者を対象に、バスへの関心を高めることにより、長期的な視点で利用促進を図ることを目的として、バスと触れ合う機会を設ける体験イベントとなり、本年度で6回目の実施となります。

実施日時については、夏休み期間中である8月3日（土曜日）を予定しています。場所は、豊鉄バス植田車庫にて行い、バスに乗ったままでの洗車機体験・整備工場の見学やバスとの綱引き体験など、普段では体験することができない路線バスの秘密を探るイベントとなります。参加料は無料で、対象は小学生以下とその保護者で、定員は60人程度を予定しており、広報とよかわ7月1日号や市ホームページなどで周知を行います。

次に、6ページをご覧ください。ここからは運賃の変更を伴う案件になりますので協議事項となります。「2-5 夏休み小学生50円バス 実施内容（案）」についてご説明いたします。

豊川市では、夏休み期間中、小学生運賃を一律50円とし、子どもの市内バス路線の利用促進や親子でのバス利用のきっかけをつくることを目的に、「夏休み小学生50円バス」を実施します。本事業は平成24年度から実施しており、豊川市だけでなく東三河8市町村が連携して実施します。なお、対象となるのは高速バスを除いた東三河地域の全バス路線です。資料右側に周知方法、乗継可能なバス停などの一覧表を掲載していますので後ほどご確認ください。なお、本事業については来年度以後も継続実施していきたいと考えていますが、(7) その他に記載のとおり、国の地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドラインに基づき、来年度以後の実施については、内容の変更がない限り協議が不要となりましたことを補足いたします。

続きまして、会議資料7ページをご覧ください。「2-6 1日フリー乗車券」についてご説明いたします。

1日フリー乗車券とは、豊川市内の利用であれば、豊鉄バス、豊川市コミュニティバスが共に1日乗り放題となる乗車券です。平成28年10月の路線体系の変更により、豊川市民病院の西側の区間の輸送主体が豊川市コミュニティバス、豊川市民病院の東側の区間の輸送主体が豊鉄バス新豊線・豊川線となったことに伴い、特に豊川市民病院をまたぐ利用については、豊川市コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線それぞれで初乗り運賃が発生してしまうことになるため、この部分の乗継運賃の負担を軽減することを主な目的として、平成28年10月より通年運用しているものです。

販売金額や販売箇所について変更はありませんが、現在販売している1日フリー乗車券は、有効期間は令和元年9月30日までと区切っていることから、継続販売するにあたり、

引き続き運賃の変更を伴うことになるということで協議事項としています。なお、昨年度の本会議においていただいたご意見を踏まえ、印刷費の節約策として有効期間を延長したいと考えています。今までは有効期間を1年間として更新し、売れ残った1日フリー乗車券やチラシを廃棄していましたが、今回については、まずは現・形成計画に基づく運行が終了する令和3年9月30日までの2年間とすることでチラシなどの廃棄ロスを減らしていきます。なお、令和3年10月以後の1日フリー乗車券の運用につきましては、本会議の中で今後協議をしていきたいと思っております。説明は以上ですが、運行事業者等関係部署との調整や乗車券の作成、周知・PR等につきましては、事務局に一任をしていただくことを含め、ご承認のほど、よろしくお願いいたします。

座長： ありがとうございます。只今の説明・提案の中で、ご質問・ご意見などありましたらお願いします。

委員： (なし)

座長： 他の市町と連携して情報交換や報告等をし合っているのかどうか、補足的に報告して頂きたいです。

事務局： このバス情報フォーマットは、データを作ると、例えばグーグルや各社が作成しているナビタイム、ヤフー路線検索等で、豊川市コミュニティバスも含めて目的地、行き先、時刻等が表示されるようになります。これを今先行して実施しているのが豊橋市であり、グーグル等にコミュニティバスも含め情報が載っている状況であります。私どもも今年度、作成をしようと考えている段階であります。

近隣の自治体の動きで得ている情報は、田原市が今年度から作成予定で、新城市も検討していると聞いております。

座長： 今年度末頃にはこの東三河のほとんどのエリアが、共通のデータをもって検索が可能になります。豊鉄バスのデータはどのようになりますか。

委員： 新豊線・豊川線は情報が構築されますが、その他については未定です。

座長： 可能であれば、全て入ると便利ではあります。路線が多いので大変と思いますが、是非ご検討頂きたいです。

もう一点、夏休みの50円バスについて、例えば豊川に住んでいる小学生が50円でどこまで行くことができるのか、子供たちに向けて情報提供をした方が良いと思います。それと、せっかく東三河地域全体で行っているのだから、面白い場所へ行って来た体験談や子供たちがどのような使い方をしたのか募集するのはいかがでしょうか。子供たちに体験してもらうための事業と思うので、何かフィードバックを掲載できるような仕組みがあると良いと思います。

事務局： 50円バスについては東三河地区が共同で実施しており、実行委員会が豊橋市で立ち上がっています。今年、新しい取り組みとしてスタンプラリーを実施します。具体的には豊鉄バスに乗った時のバスの整理券やコミュニティバスに乗った時の乗車証明書を貰って頂き、それを2～3枚貼って応募して頂くと、各市町村それぞれ特色のある景品をお1人様2,000円程度でご用意しています。それと、親子で過ごせるおすすめの観光コースを、各市町村分掲載するチラシを作成しています。これを各小学校で児童1人につき1枚お手元に渡るように配布する予定であり、ホームページにも掲載予定でありますので、それらを活用してお子様にお出かけして頂けたらと考えています。

座長： 色々とアイデアを出しながらやっただけではないので、よろしくお願いいたします。

と思います。

委員： 1日フリー乗車券の昨年の実績を伺いたいと思います。

事務局： 現在月平均150部～170部ほど売れています。年々売上が伸びている状況です。

座長： 他にご意見がないようなので、この議題についてはご了承頂いたということでよろしいですか。

委員： (異議なし)

座長： それではご承認頂いたということで進めさせていただきます。

続きまして、協議事項(2)「平成30年度決算及び令和元年度補正予算」について、事務局より説明・報告及び提案をお願いします。

事務局： それでは資料8ページをご覧ください。協議事項(2)「平成30年度決算及び令和元年度補正予算」についてご説明いたします。

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1,732,000円、バスマップ等を作成するにあたり、平成29年度分の国庫補助金1,908,000円が平成30年度になってから入金されたこと等、総額で3,848,731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113,000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652,428円、交付いただいた国庫補助金を市に返戻するための2,077,965円等、総額で3,566,520円となりました。

歳入と歳出の差額である282,211円につきましては令和元年度予算に繰り越し、令和元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9ページをご覧ください。

「令和元年度豊川市地域公共交通会議歳出歳入補正予算書(案)」についてご説明いたします。ただいま、平成30年度の決算について、歳入と歳出の差額である282,211円を令和元年度予算に繰り越した上で市へ返戻すると申し上げましたが、平成30年度からの繰越額が予算よりも多くなったため、結果として令和元年度に市への返戻額が増加することになり、281,211円を補正額として計上させていただきました。

座長： ありがとうございます。只今の説明・報告、提案の中で、ご質問・ご意見などありましたらお願いします。

委員： (なし)

座長： ご意見がないようなので、この議題についてはご了承頂いたということでよろしいでしょうか。

委員： (異議なし)

座長： それではご承認頂いたということで進めさせていただきます。続きまして(3)「消費税率変更に伴う豊鉄バスの運賃改定」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10ページをご覧ください。協議事項(2)「消費税率変更に伴う豊鉄バスの運賃改定」についてご説明いたします。

令和元年10月1日より消費税率が8%から10%となることに伴い、豊鉄バス「新豊線・豊川線」の運賃を改定します。内容については税率変更分を運賃に転嫁する内容となっていますが、豊川市内での利用においては、初乗り料金200円、共通ゾーンを超えてゾーン跨ぐ場合には100円を加算するというゾーン制の運賃については変更せずに据え置きとします。

なお、6月10日（月）に開催された豊橋市及び新城市の地域公共交通会議において、豊鉄バス新豊線・豊川線の消費税率変更に伴う運賃改定については承認されたということ、豊鉄バスさんより報告を受けています。

続いて資料11ページをご覧ください3-2「一宮線の運賃改定」についてご説明いたします。

「本宮の湯から豊川駅前」までを結ぶ基幹路線「一宮線」については「豊川駅前」より引き続き豊鉄バス豊川線として「豊橋駅前」まで運行しています。ここでは、「一宮線」が「豊鉄バス豊川線」として運行が継続されることもあり議題に記載をしています。新豊線・豊川線と同様に消費税率の変更分を運賃に転嫁する内容となっていますが、豊川市内の利用においては運賃の変更はありません。また、その他の市内コミュニティバスの運賃についても据え置きとし、変更はありません。

座長： ありがとうございます。只今の説明・報告、提案の中で、ご質問・ご意見などありましたらお願いします。市内は特に変更なしということで、減収分は市が負担するという理解でよろしいですか。

事務局： そのとおりです。

座長： 周知はどのように考えています。

委員： まだ消費税の増税が確定したわけでもないこともあり、現時点ではホームページなどで公表はしていません。他社では公表済みのところもみられますが、当社では豊橋鉄道と歩調を合わせた公表を考えています。

座長： 他にご意見がないようなのでこの議題についてはご了承頂いたということでよろしいでしょうか。

委員： 異議なし。

座長： それではご承認頂いたということで進めさせていただきます。

続きまして、協議事項（4）「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12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」ご説明いたします。

先ほどの議題でも申し上げましたが、昨年引き続き、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、令和元年10月から令和2年9月までの運行分となりますが、この対象期間に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、令和元年6月中に公共交通会議において承認をいただいた上で策定し、事前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」を抜粋したものを、会議資料の12ページから16ページにまとめていますが、要点を絞ってご説明いたします。まず、12ページ左下の「2-1 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性」をご覧ください。豊川市では、生活交通である豊川市コミュニティバスと接続する地域間幹線系統である豊鉄バス新豊線・豊川線の確保・維持を、総合的な施策により継続して実行していく必要があるということなどを記載しています。この総合的な施策の典型例としましては、ページを飛ばしていただきまして、15ページ右側の料金体系の地図やその下の表に記載のとおり、豊鉄バス新豊線・豊川線と豊川市コミュニティバスについて、一体となった交通ネットワークを形成するとともに、その料金体系をも統一していることなどがあります。

次に、会議資料16ページ左上「2-5 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称」をご覧ください。補助の対象となるのは、豊鉄バスの「新豊線・豊川線」と接続する路線となります。基幹路線では、「豊川国府線」、「千両三上線」、「音羽線の市役所・豊川市民病院への直通系統」、「御津線の市役所・豊川市民病院への直通系統」そして、地区地域路線では、「一宮地区地域路線」が補助対象路線となります。なお、補助金の交付については、補助対象路線を運行する事業者に対して直接交付されますので、「豊川国府線」につきましては、「豊鉄（とよてつ）バス株式会社」、「その他の路線」につきましては、「豊鉄（ほうてつ）タクシー株式会社」が補助対象事業者となります。

続きまして、資料16ページ左側中段「2-6 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者」をご覧ください。

ここでは、参考までに昨年度の上限算定式に基づく令和元年度事業における国庫補助上限額7,348千円とその算定式を記載しております。本年度は補助対象となる令和2年度の上限算定式について、国からの通知が遅れていたため本日はお示しできませんが、次回会議において上限算定式及び補助上限額についてご報告いたします。

なお、資料2ページに戻っていただきまして表の「国庫補助額（C）」の列をご覧ください。この「国庫補助額」12,210,200円は、2年前の本会議における委員の皆さまのご協議を経まして、平成31年3月29日付けで交付された平成30年度分の国庫補助額となります。

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と思いますが、これらの内容基に、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、今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、本日お示しできなかった補助上限額を含む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、ご承認のほど、よろしくお願いいたします。

座長： ありがとうございます。

例年では6月中に申請しているが、説明のとおり算定式が確定していない状況であります。只今の説明・提案の中で、ご質問・ご意見などありましたらお願いします。

委員： 16頁に記載のある補助金の算定式については見直しを考えており、あらかじめ上限額などは示さずに、補助対象期間の令和元年10月から令和2年9月を終え、実績を出した後に補助金の算定をしていくという形になっていく見込みと聞いています。おそらく算定式の部分は空欄のような形で申請して頂くことになると考えられます。まだはっきりと示されていないため、引き続き各市町村の皆さんには経過報告はしていきます。連携しながら申請手続きへ進めていくので、よろしくお願いいたします。

座長： そのような状況があるということも踏まえて、申請に向けて進めて頂きたいと思います。6月の末というのは確定しているのでしょうか。

委員： 確定しています。算定式のみ決まっていない状態です。

座長： 地域公共交通会議の承認を得て手続きに進むのでご承認頂かないと申請はできません。中身については今の内容のとおりで、補助金の算定についてはまだ確定していません。申請に関しては事務局にご一任頂きたいと思います。いずれにしても実績を基にという話に

なると努力しなければならないので、皆さんで利用して頂けるような仕組みを作っていく必要があります。今までどんな努力を積み重ねてきたのか、またどんな工夫をしているのかを文章に組み込んでいくと良いのではないかと思います。これについて何かご意見はありますか。

委員：（なし）

座長：正式に申請したものについては次回会議で示して頂きたいと思います。

事務局：最終的な申請資料は、配布するようにします。

座長：他にご意見がないようなので、この議題についてはご了承頂いたということでよろしいでしょうか。

委員：（異議なし）

座長：それではご承認頂いたということで6月28日までに申請させていただきます。続きまして、協議事項（5）「デマンド型交通の実証実験（案）」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17ページをご覧ください。「デマンド型交通の実証実験（案）」についてご説明いたします。

豊川市では、平成23年11月にコミュニティバスの運行を開始し、市内のバス勢圏を拡大しましたが、バスによる公共交通空白地が残っていることが課題となっています。しかし、財源の制約、既存のコミュニティバスの収支目標が未達であることや燃料費や人件費の上昇に伴う運行経費の上昇などから、バス路線の新設が困難となってきており、予約があったときのみ運行するデマンド型交通の導入可否を調査することを目的として、睦美・三上地区においてデマンドタクシー実証実験を実施します。実証実験の期間は、令和元年10月1日から令和2年3月31日までとし、半年間で一旦打ち切ります。

次に、実証実験の概要についてご説明いたします。

まず、このエリアを実証実験の対象に選定した理由ですが、前回の会議でもご説明のとおり、豊川市内のタクシーの需給状況は、企業団地への送迎が多いことから大変逼迫しているということで、なるべく需給を逼迫させないよう市内タクシー事業者の営業所から比較的近いエリアということで、睦美・三上地区を選定しました。このエリアには、市コミュニティバスの千両三上線が運行していますが、実証実験では、睦美・三上地区でも千両三上線を利用できない地区を中心に運行します。そのため、既存の千両三上線については実証実験期間中も運行を継続します。

次に運行内容案についてご説明いたします。デマンド型交通には、時刻や運行経路を定めて運行するバスに近いタイプから、時刻や運行経路を定めずに運行するタクシーに近いタイプまで色々ありますが、先ほどもご説明のとおり、運行事業者からは、豊川市内はタクシーの需給が逼迫しているため、既存のタクシーと競合しないよう時刻や乗降する場所を定めて運行するようしてほしいというご意見をいただきました。また、月・水・土曜日であれば、比較的需給の余裕があるということや、半年間という短い実証実験期間であることから、乗降する場所は10箇所程度に留めてほしいというご意見もいただきました。

そこで、資料のとおり、運行日については1月1日から3日を除く毎週月・水・土曜日まで1日6便運行することとし、乗降場所については買い物や通院にも対応できるよう、豊川駅東口から三上七区集会所までの合計14か所を設定しました。

次に利用方法ですが、豊川市内在住者を対象とした登録制とし、事前予約により運行します。予約の受付は乗車希望日の7日前から、また予約受付時間は朝8時から夕方5時までとします。

次に運賃ですが、1乗車500円とし、半年間の実証実験であることから子供割引や障害者割引などは実施しません。なお、運賃の1乗車500円の考え方ですが、今回の実証実験エリアにおいて、1人だけの乗車ばかりとなった場合でも、現計画における収支目標「17%」が確保できるのではないかとということで設定しました。

続いて21ページ、「6-2 運行事業者選定の概要(案)」をご覧ください。今年度実施する実証実験につきましては、豊川市が運行事業者と運行業務に関する契約を締結します。まず(1)選定委員と(2)選定方法ですが、「睦美・三上デマンドタクシー実証実験運行業務に係る運行事業者選定委員会」を設置し、任意の指名型の総合評価落札方式で選定します。次に(3)審査項目ですが、運行事業者からの事前ヒアリングにより仕様も概ね固まっていることから、価格要素のウェイトを高め70点、非価格要素のウェイトを低め30点で設定し、評価が最も高い運行事業者を選定します。次に(4)結果報告と(5)スケジュール(予定)ですが、令和元年7月1日(月)に運行事業者へ指名通知し、7月12日(金)午後5時までに提案書又は指名辞退書を提出していただきます。そして8月中旬頃までには運行事業者を選定し、審査結果を文書で通知します。

座長： ありがとうございます。これについて、何かご意見等はございますか。

委員： 一乗車運賃500円で収支率17%達成できるという考え方について、もう少し説明して頂きたいと思います。

事務局： 運行経費がプロポーザルを実施しないとわからない中、事務局の方で仮定して推計し、収入が500円あれば収支率17%がクリアできるのではないかと考えて設定したものです。ただし、これは相乗り率を1で計算しており、1人で乗っても2人でも経費は同じであるため、相乗り率が高まれば収入は増えるので、運賃が安く設定できる可能性があることも考えています。

座長： 1便に当たり1人が乗ったとして、6便利用された場合の経費と収入を計算すると、収支率は達成できるだろうという理解でよろしいでしょうか。

事務局： そのとおりです。

座長： デマンド型というのは、少し使いにくい部分もあります。タクシーと同じように使っていただければいいのですが、バス停まで行くような形になります。もう一点気になるのは、出発の2時間前までに予約するという点であります。行きはそれでよくても、帰りを2時間前に予約するのは、よほど計画的に行動しないと難しいと思います。これは利用された方に状況を聞いて対応していくことも大切であると思います。電話予約であるので、若い方は携帯電話、スマホを所持しているので良いかもしれないが、高齢の方でスマホ、携帯電話をお持ちでない場合、電話がない所からはどのように予約するのでしょうか。帰りの予約をドライバーの方がどううまく確保してくれるのでしょうか。これはドライバーとの関係が非常に大切であります。ましては乗合利用になると誰が予約しているのかわからないと思います。電話での予約時にうまく乗合のマッチングをしていかないといけないと思います。つまり予約を受けた側の対応の仕方等も大切になります。色々な面で実際に運行し、利用される方のご意見、運行していく側の事業者、ドライバーの方、電話を受ける方の意見や現状も把握していかないと良い仕組みにはならないと思います。特に帰りの便

を予約することは難しいので、例えば病院や診療所では受付の方が代わりに電話してくれたりすることや、どこかへ頼めば代わりに予約をしてもらえなど、携帯電話がなくても予約できる仕組みを作り、皆さんに安心感を持って頂かないと利用して頂けないのではないのでしょうか。利用者の皆さんには説明をする機会も必要です。

事務局： 補足させていただきますと、17頁に記載した今回のデマンドの諸条件は、あくまでも事務局がプロポーザルにかけるための基本仕様という考え方になります。プロポーザルにご参加頂いた場合に、例えば1時間前の予約でOKとか、ご提案頂ければそれを加味しつつ検討して、場合によっては運行日や予約時間が変わってくる可能性はあります。あくまでも基本仕様ということで今後変わる可能性があることもご承知頂きたいと思います。あまりにもご利用が少ない場合は、半年の間にシステムを変えていく場合もあります。

座長： 実験運行であるので、少しフレキシブルに対応していく必要がありそうです。

委員： 近隣では新城市でデマンドの導入の情報があがるが、詳細情報があれば伺いたいと思います。

事務局： 今、事務局で掴んでいる情報としては、新城市と田原市もデマンドを検討しているという話を伺っています。まず新城市に関しては昼間を減便して、路線も縮小して減らした便の部分にデマンド交通を導入するという形と聞いています。田原市はまだ詳細は固まっていないようですが、岐阜県の多治見市を参考にしたデマンドを考えていると聞いています。これは、デマンドを導入したい自治会がタクシー会社と直接契約するというシステムで、そこで生じた運行経費から収入を引いた額は自治会が負担し、例えばその半額などの額を市が補助するという仕組みを考えているそうです。

委員： 田原市は八王子線という路線があり、それが今大変利用が少ないということです。新城市については車を中型から14人乗りに変える動きがあります。2台ありますが7人乗りに変える予定です。

座長： このようなデマンド型の仕組みは、県内では少ないです。減便はドライバー不足も原因のひとつだと思います。デマンド型になると経費が確かに落ちますが、それはご利用になる方がいない限りは運行しないからです。逆に利用者が増えすぎると経費が増えることに成りかねない、非常に難しい仕組みであります。乗合でありますので、なるべく知り合い同士で乗車して頂いた方がいいと思います。セダン型のタクシーに知らない人同士で乗車するのは、我が国の生活様式にマッチしているかどうか難しいところがあります。特に女性の隣に男性が乗るパターンは、狭い空間では難しい部分もあると思います。そこは上手に友達同士で誘い合うなどして頂くと、もっと乗りやすくなります。1人で乗るよりも誘い合うことが大切と感じました。そうすると、意外と安く行けたり話しながらいけたりして利用しやすいと思います。どのように利用するべきか、利用しやすいのか皆さんで考えて頂きたいです。高い乗合率を誇っている事例としては岐阜県の御嵩町があります。この町は乗合タクシーのデマンドで同じであるが乗合率が2.3～2.4です。この乗合率は皆で誘い合うという仕組みを作っています。地域の人たちにそういった使い方を伝えて頂くことも重要であります。

委員： 17頁の乗降拠点は、時間は1～6便で朝から夕方まで運行しており良いと思いますが、拠点は医療施設が2件ほどありますが他は公民館や市民館のような所が殆どです。このように設定した理由を伺いたいです。

事務局： 乗降ポイントは多い方がいいことは確かですが、先ほど説明させていただいたと

おり出来るだけ絞る必要がありました。そうすると、皆さんがよく集まる場所が良いと考えから集会所等に絞りました。

座長： 屋根もあるので、待合環境としてもいいと思います。

委員： 実証実験の期間の6ヶ月というのは妥当なのでしょうか。また、利用者は事前に登録が必要ということで、窓口まで行くのでしょうか電話で可能なのでしょうか、登録方法によっては登録が中々進まないまま、期間が過ぎてしまうのではないのでしょうか。

事務局： 基本的には窓口に来て頂いて登録して頂く予定です。ただし、この実証実験を始める1ヶ月前の9月に各地区約15か所に出向いて、説明会と事前登録会を実施することを考えています。

委員： 予約は市役所に電話するのでしょうか、タクシー会社にするのでしょうか。

事務局： タクシー会社にして頂きます。

委員： この6ヶ月という期間で皆さんが登録して、予約の仕方を覚えて慣れるところまで到達せずに、実験結果として利用者がいなかったという結果が残るのではないかと懸念します。

事務局： 確かに期間としては短いかもしれませんが。収支率や利用率ももちろん大切ではありますが、終わったあとの地域の皆さんのヒアリングを大事にしたいと考えています。なにをヒアリングするかということを中心に言いますと、今の千両三上線とデマンド交通のどちらが良かったかという、感触を確かめたいと考えているところであります。あまりにも期間が短くよくわからないという意見が多ければ、もう少し検討したいと思います。

委員： 運行事業者の選定が8月中旬で運行開始が10月と、かなりタイトなスケジュールであります。周知の方法をしっかりと考える必要があります。周知をする自信はありますか。地域が限定されていますが、しっかりと周知をしないと中々浸透しないのではないのでしょうか。

事務局： 先月、三上と睦美の町内会の寄合に出席させて頂き、この話はさせて頂きました。これを実施するという告知を9月に各区回覧して欲しいとお願いをし、ご了承頂きました。例えば、三上では1～7区あるので各区に説明会の案内を告知します。あとはホームページに掲載する等の周知になりますが、綿密に進めていきたいと思っています。

委員： おそらく対象者は高齢者がほとんどになると想定されますが、活字を見てくださいという周知方法では伝わりにくいと思います。説明とともに文章も伝わりやすいように工夫し、しっかりと丁寧に周知して頂きたいです。

事務局： 承知いたしました。

委員： 収支率という言葉聞いて少し驚きました。身体の不自由な方や高齢者の方を主に対象とした取り組みとだと思いますので、もう少し情の入ったような説明で皆さんに分かりやすくし、皆さんが負い目を感じないような優しい言い方でお手伝いするというスタンスでお願いしたいと思います。

座長： こういう説明は集まって下さいではなく、集まっている場所へ出向くという発想も必要だと思います。

委員： 1便と2便の予約が前日まで、それ以降は出発の2時間前までに予約が必要で、タクシーの配車と同じで1分前でいいのではないかと感じる人も多いかと思いますが、実はタクシーは天候にすごく左右されます。雨の日は電話の量が多くなります。例えば、16時の5便～6便の直前に雨が降ると、タクシーの手配が多くなり、デマンドでお受けしても行

けなくなってしまう可能性もあります。12月は忙しく、2月や晴れの日には暇など、時期や天候によって差があるので、安全をみると2時間前の予約が妥当な設定と思います。

委員： コミュニティバスは1月1～3日までは連休であるが、豊川駅は豊川稲荷の参拝客が非常に多く、時間どおりに全く動かないので、正直言うと事業者としては避けたい思いもあります。

座長： 苦情等が出る可能性もありますが、苦情が出るほど関心を持って頂いているという捉え方もあります。今回のデマンドについても、皆で一度議論してみたいです。この実証実験の目的は何か、地域の皆さんに如何に理解して頂けるか、工夫して取り組んで欲しいです。

この実証実験をきっかけに話題にして頂いて、他の地域からも手が挙がるようなことがあれば良い話になっていくと思います。デマンド型は他県の地域でも実施している所がいくつかあり、皆さん大変苦勞されています。是非、他の地域の事例も参考にして頂きたいです。

委員： 先生のご指摘のとおり、オペレーション、周知方法、いかに乗合率を高めるかという部分が大変難しく、色々な地域でも苦勞されています。委員の皆さんのご意見のとおり、なるべくわかりやすく伝わるように議論を重ねて実施して頂きたいと思います。

座長： ご協力お願いします。

委員： 今、後期高齢者の運転免許証の返納が話題であるが、豊川市は受け皿としてどのように取り組みを進めているのか伺いたいです。

事務局： 免許返納については世間でも話題になっていますが、私どもはコミュニティバスの回数券を提供するという形で、返納された方に対する制度は用意しています。予算の関係もあり一回限りでの提供となっています。デマンド交通の実証実験はコミュニティバスに代わる移動が困難な方への対策として考えていますが、すぐに運転免許返納者の受け皿として対応できる段階にないですが、今後利用しやすいような改善も含めて、意見を頂きながら進めていきたいです。

委員： 間もなく免許の更新の時期であるが、更新はせずに返納したいと考えています。ますますバスや自転車を利用していきたいと考えています。手続きは間に合いますか。

事務局： 有効期間（誕生日の1か月後）内に申請して頂ければ間に合います。運転免許返納証明書を持ってきて頂ければ、2,200円分のバス回数券と引き換えます。

座長： タクシーも70歳以上なら1割引になります。

事務局： それは県警が発行している運転経歴証明書が必要になります。発行に1,100円かかりますが、それは身分証明書の代わりになります。その証明書に基づいてタクシー協会が割引の協力を頂いています。

座長： 運転免許を返納された方への一般的な割引サービスと、他の自治体ごとで独自の割引サービスがあります。高齢者による事故が大変増えており、これから公共交通の中でどんなことができるのか議論されていくと考えられます。交通事故の話が運転免許返納とリンクした中での公共交通なのか、交通安全のための受け皿作りという役割が公共交通で本当にできるのでしょうか。色々な視点から公共交通の役割が議論されつつあります。自動運転の話も動いており、必ずしも公共交通だけでとはなり得ませんが、受け皿は考えている必要があります。高齢者の方だけでなく、社会参加できる仕組みを作っていく必要性も感じます。

委員： デマンド交通は登録が必要という記載があるが、絶対に登録は必要なものなのでしょうか。統計を取るための登録なのかどうかを知りたいです。それと、乗降場所が決まっていれば登録なしでも乗ることが可能なのでしょうか。公共交通は高齢者の方にとって重要な足であるので、なるべく利用して頂きたいのと、期間も短く広報も限界があると思うので、登録なしでも500円で乗れるようにはしないのでしょうか。収支率17%という話がありました。仮に90%の方が1人で乗った場合、収支率はどうなるのでしょうか。

事務局： 事前登録については、法律的に登録しなければデマンドタクシーに乗車できないという訳ではなく、各地の事例を見ると登録制だったり登録なしで利用できたりと様々であります。実証実験中は事前登録制で、本格稼働したら誰でも良いというケースもあります。その中で今回は実証実験という位置づけでもありますので、統計を取りたいという意味も込めて今回は登録制に設定しています。収支率についての試算は細かく行っていませんが、1人乗車でも2人乗車でも経費は同じであるので、仮に乗合率2を越えれば収支率は40%ほど達するのではないかと考えています。例えば、豊橋市の渥美半島側の表浜地区で同じ方式で実施していますが、その乗合率が1.1%にもいっていないと聞いていますので、今回の三上睦美で乗合率を高めるのは重要なポイントとして捉えています。

委員： 登録制にすると登録期間が1ヶ月程度しかありませんが、ある程度登録者数が集まってから開始するという流れでは遅いのでしょうか。

事務局： 何人集まってから始めるという考えは持っていません。登録者が1人としても開始しようと考えています。豊橋市の導入地区での登録率が人口に対して6%程でありました。100人中6人が登録されているという結果です。今回の三上睦美地区の人口が6,000人程でありますので、360人程登録されるのではないかと推計しています。ただ、登録しても使わない方もいるので、当然利用率は登録率を下回ると予想しています。

座長： 今回1人500円という運賃を頂くということになると、タクシーのドライバーからみたら登録した証明が何もないと、500円貰っていいのかと判別が難しくならないでしょうか。

委員： 事前予約制であるので、そういう事はないと思いますが、明確に判別がつかなくなることも考えられます。

委員： 長久手市でもデマンドの実証実験をするという話が出ていて、ズルをしてしまう人がいるのではないかなど話題になりました。IDカードを発行する、色分けしたりなどして工夫をしていくと長久手市では考えています。

座長： 名前を書くべきなのか、証明書を持っていけばいいのか、そうすると本人であるのかどうかの確認ができないので色々難しい問題がでてきます。あまり厳しくし過ぎると使いにくくなります。今回は実証実験のためではありますが、それに対してどのように改善した方がいいかは、実証実験を通じてつかむ必要があります。

委員： 予約を頂く段階でデマンドタクシーの登録者であるという情報が必ず欲しいです。一般のタクシー利用者とうまく区別できればそんなに難しいことではないと思います。

座長： 実証実験ということで初めての試みではありますが、利用しやすい仕組みを我々もよく考えないといけなくなってきました。事務局で少しずつ検証しながら進めて頂きたいと思えます。このような形で進めさせて頂きませんが、次の会議ではまた報告等がでてくると思えますので、また議論して頂きたいです。

続きまして、4のその他について、皆様方より何かございますか。

委員：（なし）

座長： 実は地域のフィーダー路線だけではなく、新豊線・豊川線もかなり大変な状況ではあると思います。運転手不足の中でどのように運行を確保していくのかをこれから本当に考えなければなりません。豊鉄バスは新豊線・豊川線以外にも他の路線をお持ちなので、配車や運転手の配置に対して、大変なご苦勞があると思います。それも含めて需要が増えればやりがいも高まると思うので、是非皆さんも地域に帰ったら話題にして頂いて広めて頂きたいです。

事務局： 本日はありがとうございました。協議事項でご承認頂いた内容については進めさせていただきます。また、デマンド交通については様々なご意見を頂きました。これから事業者と利用者の意見を摺り寄せてより良いものに作り上げていきたいので、よろしくお願い致します。

次回第42回会議は、8月9日金曜日午後1時30分から、本日と同じ場所で開催致しますのでよろしくお願い致します。お忙しいところ恐縮ですが、ご参集いただきますようお願いいたします。

座長： 大変長い時間ありがとうございました。これで第41回豊川市地域公共交通会議を終了致します。

以上