

第53回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：令和4年6月17日（金） 14：30～16：30
- 2 場所：豊川市桜ヶ丘ミュージアム会議室
- 3 出席者：竹本 幸夫 委員（豊川市長）
鈴木 敏彰 委員（豊川市福祉部）
須川 勝以 委員（豊川市市民部）
大林 益英 委員（愛知県都市・交通局 平野 新一 代理出席）
坂本 直也 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）
鈴木 榮一 委員（愛知県タクシー協会）
天野 保幸 委員（豊川市連区長会）
池本 繁 委員（一宮地区区長会）
大林 充始 委員（音羽連区）
石川 清美 委員（御津連区）
荘司 敏彦 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（人権擁護委員会）
山内 三奈 委員（中部運輸局愛知運輸支局 中井 昂翔 代理出席）
佐々木 亮介 委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
高橋 秀明 委員（愛知県東三河建設事務所）
岩村 彰久 委員（豊川市建設部）
武田 謙次 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：小林 裕之 委員（公益社団法人愛知県バス協会）
長坂 和俊 委員（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
松尾 幸二郎 委員（豊橋技術科学大学准教授）
- 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、伊藤課長補佐、松下係長、芳賀主任、竹内主事（人権交防犯課）
- 6 傍聴人：6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等
 - 議題2：イオンモール出店に伴う市内バス路線の運行計画変更（素案）
 - (2) 協議事項
 - 議題1：利用促進に関する取組み
 - 議題2：令和3年度決算及び令和4年度補正予算
 - 議題3：生活交通確保維持改善計画
 - (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53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。

ご了承のほどお願いいたします。

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53回目の会議となります。

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年となっており、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。

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、中部運輸局愛知運輸支局の山内三奈委員の代理として、中井昂翔様、愛知県都市・交通局交通対策課の大林益英委員の代理として、平野新一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、公益社団法人愛知県バス協会の小林裕之委員と愛知県交通運輸産業労働組合協議会の長坂和俊委員、豊橋技術科学大学の松尾幸二郎委員は、ご都合により欠席となっ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。

よろしいでしょうか。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。第53回の豊川市地域公共交通会議をお願いしたところ、皆様ご多忙のところ、ご出席いただきましてありがとうございます。

昨年の11月の末に出た令和2年度の国勢調査の結果ですが、前回の平成27年度の時に比べて人口が5年間で1,225人増えております。東三河8市町村で人口が増えているのは豊川市だけになります。それとイオンモールが出来ることによって、周辺の自治体関係者からは豊川市は元気があると言われるとともに、3,000人の雇用を生むという評価も得ています。豊川市地域公共交通会議でイオンモールへのルートを真剣にご議論いただきたいと思います。豊川市としても渋滞対策のために道路改良工事等をしております。いろいろな面でも豊川市として頑張っていきたいと思っております。

2025年問題として団塊の世代が全て70歳となります。そうしますと介護の認定率も上がります。免許の返納の問題も出てきます。この会議の位置づけが非常に重要になってきますので、「活発で良い議論ができる会議」にさせていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

事務局： ありがとうございます。

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。従前は、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おりました。

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： 従前に倣いまして、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須川勝以委員、監事には、豊川市福祉部長の鈴木敏彰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す。

ただいま会長からの指名がありましたので、副会長を須川市民部長、監事を鈴木福祉部長とさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

次に、豊川市地域公共交通会議設置要綱第6条第3項により置くことができるとされている座長と、従前より任意で置いてきた副座長でございますが、事務局としましては、円滑な会議運営のために、引き続き伊豆原先生には座長として議事にかかる司会・進行などを、松尾先生に副座長として座長の補助などを両学識経験委員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ひますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

それではここからは、座長にて会議の進行をお願ひいたします。

座 長： 会議に入る前に、お手元に配布の資料について、中部運輸局愛知運輸支局より説明があるそうですのでお願ひします。

委 員： 先ほど会長の挨拶でありました「活発で良い議論ができる会議」にするためのパンフレットがありますので簡単に説明させていただきます。

「活発で良い議論ができる会議のために。」をご覧ください。

それぞれの所属・立場様々ですが、代表して会議にご出席いただいているということになります。今日の議論・協議事項の中で、皆様の立場でのご議論を活発に発言していただきますようお願いしたいと思います。また、会議には難しい用語も出てきますが、活発な議論をするために遠慮なく詳しく説明してほしい旨を伝えていただきたいと思います。そういったことも含めて「活発で良い議論ができる会議」にさせていただきたいと思ひます。

また、人口増とイオンモールが出来ることは事実であり、注目が集まっている自治体ですので、公共交通の役割も殊更重要性を増してきています。豊橋市・新城市の沿線市からの乗り入れもありますので、豊川市だけでなく大きな単位で公共交通を考えていくことが重要だと思ひます。

もう一つ「バスのシカクにご用心」につきましては、昨年度・一昨年度からバス停の安全性確保の取り組みを進めております。バスは大きいので死角が生じやすいものとなります。またバス停車の際、後続車は先に行きたいと思えます。そういった先には、横断歩道があるなどといった状況があります。こういった特性を周知させていただいており、安全性を確保するための議論、取り組みを進めております。

また、公共交通は鉄道も含めてコロナ禍においてクラスターが発生したという事例は確認されておりませんので、積極的に公共交通を利用していただきたいと思えます。

座長： ありがとうございます。

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

恐れ入りますが、私の左手の中部運輸局愛知運輸支局より順に、自己紹介をお願いいたします。

<座席の前方より順に各委員にて自己紹介を行う（事務局は最後）>

座長： ありがとうございます。

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、人権擁護委員の竹内真弓委員と、豊川市市民部の須川勝以委員をお願いいたします。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。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： 説明に入る前に、本年度より新たに委員に就任いただいた方も多く見えることから、本会議の目的及び市内バス路線の概要について、簡単に説明します。

まず、豊川市地域公共交通会議ですが、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月に設置されました。

次に、現在の市内バス路線の概要を説明しますので、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ページの右側に記載している路線について、上から順に説明します。

1つ目の「ゆうあいの里八幡線」は、ゆうあいの里、国府駅、豊川市民病院を結んでおり、主に豊川市民病院への通院、国府駅やゆうあいの里までの移動手段として利用されている路線です。

2つ目の「千両三上線」は、千両地区と豊川駅、三上地区を結んでおり、主に買い物や通院、鉄道との乗継ぎに利用されている路線です。

3つ目の「小坂井線」は、市役所、豊川市民病院、西小坂井駅を結んでおり、主に買い物や豊川市民病院への通院に利用されている路線です。

4つ目の「一宮線」は、本宮の湯と豊川駅を結んでおり、主に本宮の湯までの移動手段

として利用されている路線です。

5つ目の「音羽線」は、音羽地区と国府駅、豊川市民病院を結んでおり、主にヤマナカ御油店への買い物などに利用されている路線です。

6つ目の「御津線」は、御津地区と国府駅、豊川市民病院を結んでおり、主に豊川市民病院への通院などに利用されている路線です。

以上の6路線は、市が主体となって運行ルートやダイヤ等を検討する「基幹路線」です。

次に7つ目以後ですが、囷中、楯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、地域に協議会を設置し、地域が主体となって運行ルートやダイヤ等を検討する「地域路線」です。

また、各路線の運行事業者と車両ですが、「ゆうあいの里八幡線」、「一宮線」は豊鉄バス株式会社がバス車両で運行しています。その他の路線は豊鉄タクシー株式会社がジャンボタクシー車両で運行しています。

本会議の目的及び市内バス路線の概要については以上ですが、本年度も皆様方とともに公共交通に関する施策を検討していきたいと考えていますので、よろしくお願ひします。

また、会議資料中に登場する公共交通に関する用語について、別途A4版の用語集を配布しておりますので、適宜ご確認ください。

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等」について説明しますので、A3版の「第53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。オレンジ色、令和3年度のグラフをご覧ください。令和3年度の利用者数については、一部の期間を除いて前年同月並みで推移しました。なお、令和2年度と比較して、特に利用者数が増加した月の折れ線グラフの部分は青色の楯円、特に減少した月の折れ線グラフの部分は赤色の楯円で囲んでいます。

次に、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。令和3年度の全10路線の年間利用者数は71,529人で、令和2年度並みでした。しかし、中段の表、縦の赤線を入れている令和3年9月と10月部分をご覧ください。令和3年10月からは市内バス路線を再編して運行していますが、再編後、特に利用者数が増加した路線の数字部分には青色の下線、特に減少した路線の数字部分には赤色の下線を入れています。この後の議題でも報告させていただきますが、令和5年3月にはイオンモールの出店に伴う市内バス路線の見直しを予定しています。特に赤色の下線が引かれた路線については、イオンモールの出店に伴い、市内バス路線を見直すタイミングで、利用者などからいただいているご意見などを参考にして改善を図っていきます。

続いて2ページをご覧ください。「令和3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、運行の効率性を測る指標として、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掲載しており、収支率が高いほど費用あたりの収入割合が高く、効率的な運行ができていていることを示しています。なお、「収支率」の計算式に含まれる一宮線の「車体広告掲載収入」が0円となっているのは、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、車両を特定できず、車体広告を掲載できないためで

す。また、下段の表は、「豊川市地域公共交通計画」で掲げるコミュニティバスの数値目標、実績及び目標達成状況を示したものです。令和3年度の収支率の目標達成状況は真ん中の列に記載していますが、目標の9.4%に対して実績は8.4%でした。

次に、会議資料3ページをご覧ください。「豊川市コミュニティバスの車いす等対応状況」について説明します。こちらは、前回の会議で、豊川市コミュニティバスの車いす対応状況を整理して報告してほしいとの宿題をいただいたことを受けてまとめたものとなります。

路線バスの車両等については、法律で車いす等への対応を義務付けられていますが、本市コミュニティバスのジャンボタクシー車両については、車いす等に対応した大きな車両で運行したいものの、需要に応じて一部狭いルートを運行していることから、車いす等に対応した大きな車両で運行できないなど、やむを得ない事情により、法律の適用除外申請をすることで車いす等に対応していない車両で運行しています。なお、車いす利用者への対応策として、利用前日の午後6時までに予約があった場合は、別途用意している車いす等に対応した車両で運行するという運用をしています。

次に、会議資料4ページをご覧ください。こちらは、車いす利用者のバス以外の移動手段として、「豊川市福祉タクシー助成事業」のホームページの内容を参考資料として掲載したものです。下段の表は、「豊川市福祉タクシー助成事業」で利用できる福祉タクシー事業者のリストになりますが、車いすの対応と書かれた列に「○」が記載された事業者は、車いすでの利用ができることを示しています。

次に、会議資料5ページをご覧ください。「各種検討状況」について説明します。ここでは、豊川市地域公共交通計画に記載している実施事業と、本会議においてご要望いただいた意見に対する検討状況をまとめています。

始めに、①豊川市地域公共交通計画に記載している事業として、調査等に進展のあった豊川市コミュニティバスへの定期券等導入検討状況について説明します。こちらは、豊川市コミュニティバスに定期券等を導入することで利便性の向上を図っていくという事業について、途中経過として、近隣市等における定期券等の販売状況を報告するものです。

近隣市におけるコミュニティバスの定期券の導入状況については、豊橋市、田原市、新城市で導入済となっていますが、豊橋市については、地域が主体となって導入した特定の路線に限定された割引パスポートであるため、ここでは、田原市と新城市の販売状況に絞って説明します。田原市、新城市では、1か月定期から6か月定期までの定期券を販売しています。ページ中段の表の販売口数ですが、田原市と新城市から提供いただけた情報では単純に比較できなかったため、比較できるように定期券の販売総額を代表的な1か月定期券の価格で除して、1か月定期券の販売口数に換算して記載しています。なお、田原市、新城市におけるコミュニティバスの定期券利用者は、9割以上が学生とのことでした。豊川市コミュニティバスで学生の通学利用があるのは、豊川特別支援学校への登下校で利用実績のあるゆうあいの里八幡線と、御津北部小学校への登校で利用実績のある御津地区地域路線の2路線であり、田原市や新城市とはコミュニティバスの利用特性が異なっています。また、豊川市コミュニティバスについては、定期券が導入されていない代わりに、田原市や新城市では導入されていない乗継券や1日フリー乗車券が導入されています。今後は、運行事業者と利用実態などを踏まえて導入について検討していきます。

次に、定期券の1種として豊鉄バスで導入されている「元気パス」について説明します。

「元気パス」とは、バスを降りるときに運転手に提示することで、一部の路線を除く豊鉄バス全線の運賃が1乗車100円になるという高齢者を対象とした割引パスポートのことです。この「元気パス」と同様の割引パスポートを、豊川市コミュニティバスにも導入できないか検討を進めていく中で、豊鉄バスさんに販売状況をヒアリングしたところ、近年の販売状況は減少傾向にあり、令和元年度から令和3年度にかけて各年度2割ずつ程度販売数が減少しているとのことでした。「元気パス」のような割引パスポートについても、先ほどの定期券と同様、運行事業者と導入について検討していきます。

次に、会議資料6ページをご覧ください。「①—2 新規移動手段の導入検討」として、デマンドタクシーについて説明します。今回は、前回会議でいただいた宿題としてスケジュールの報告をさせていただきます。

ページ右側上段のスケジュールは、豊川市地域公共交通計画に記載している事業の実施スケジュールを抜粋したものになります。スケジュールでは、令和4年度はデマンドタクシーの実証実験を検討することになっています。

ページ下段の（参考1）をご覧ください。こちらは、一般的なデマンド型交通の運行方式についてまとめた資料となります。デマンド型交通とは、予約に応じて運行する運行方式のことであり、Aの定路線型からCの自由経路ドア・ツー・ドア型まで様々な運行方式があります。また、AからCに行くに従いバスからタクシーに近づくため利便性が高くなります。Cは実質的に運賃の安いタクシーとなりますが、この運行方式は一般タクシーの営業の妨げになるため、運賃を支払ってもタクシーが来てくれないような地域だけでできる運行方式となります。令和元年度にデマンドタクシーの実証実験を実施しましたが、豊川市はタクシーが市内全域に来てくれる地域となっているため、なるべく利便性の高い運行方式ということで、Cの次に利便性の高いBの運行方式を採用しました。

続いて、会議資料7ページの（参考資料2）をご覧ください。こちらは、令和元年度に豊川市で実施したデマンドタクシー実証実験の実施経緯をまとめたものになります。令和元年度当時、デマンドタクシーの実証実験に先立ってタクシー事業者と調整した結果、タクシーの配車余力がないため、タクシー待機場所に近い豊川駅周辺でしか協力できないとのことであったため、豊川駅周辺で実証実験を実施することになりました。また、豊川駅東西の選定については、豊川駅西側は市内で最も公共交通機関が発達した便利な地区であり、デマンドタクシー実証実験の実施意義が乏しかったことから、豊川駅東側で実施することになりました。しかし、実証実験の実施にあたり、競合回避、つまり一般のタクシーの営業の妨げにならないように、資料に記載しているような条件がつき、その結果、半年間の利用者数は延べ43人という結果に終わりました。現在も定期的にタクシー事業者へのヒアリングを継続していますが、需要のある午前中は、依然としてタクシーの配車余力がないとのことであり、豊川駅周辺から離れた地区での実証実験は難しい状況です。また、仮に豊川駅周辺で実証実験をすとしても、一般タクシーの営業の妨げにならないように、同様の条件がついてきます。そこで、本年度は、タクシーとの競合を回避してBの自由経路ミーティングポイント型のデマンドタクシーを導入している事例や、デマンドタクシーとは異なりますが、タクシーとの競合回避策として本会議委員から提案のあったタクシー補助制度、西尾市の「いこまいかー」の調査・視察などに重点をおいて事業を進めていきたいと考えています。

次に、会議資料8ページをご覧ください。「②豊川市地域公共交通会議における意見に

対する検討状況」として、「②—1 フリー乗降の検討状況」について説明します。こちらは本会議において、利便性向上のため、バス停以外の場所で乗降できるフリー乗降の導入を検討してほしいとする意見があったことを受けて、検討状況の途中経過を報告するものです。フリー乗降については、安全面と乗客の見落とし対策が課題であり、新規導入は困難であることから、現在はフリー乗降導入の代替策として、バス停を増設することで利便性の向上を図っていくことを検討しています。

コミュニティバス全10路線について、資料下段に記載の「増設候補バス停の抽出条件」で調査した結果、資料中段のとおりバス停を増設できそうな場所がいくつか見つかりました。今後については、市が主体となって運行している基幹路線については令和5年度実施予定のアンケート調査で需要を見て増設を検討し、地域が主体となって運行している地域路線については地域協議会で需要をヒアリングしてバス停増設を検討していきます。

次に、会議資料10ページをご覧ください。「令和4年度の協議会スケジュール」について説明します。令和4年度の地域公共交通会議は、資料左側の表に記載のとおり、本日の会議を含めて4回の開催を予定しています。本年度の本会議では、イオンモール出店に伴うバスの運行計画見直しを中心に協議を進めていきます。

説明は以上となります。

座長： こちらについて、ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

委員： これまでデマンド式について意見をさせていただいてきました。現状の豊川市では私が理想としているドア・ツー・ドアは無理であろうと理解しています。そこで少しでも住民の皆さんのためにならないかと提案したのがフリー乗降です。フリー乗降でも乗り降りと一緒に考えると難しいです。私も実際にコミュニティバス等に乗り、具体的に見てきましたし、運転手さんのお話も聞きました。その中でも乗る方は危険性を伴うということが分かりました。手を挙げていても周辺の状況によっては突然停車できないです。運転手さんの話では、2～3人でおられて本当に乗るのか乗らないのか分からないような状況や、見落としが発生し問題になっても心苦しいそうです。これは確かにそのとおりだと思います。ただ、降りる方は、交通も激しくなく、人通りもそんなに多くない場所であれば「あの辺りで停めてください。」とお願いして、運転手さんの判断で周囲の状況を見て停めることはできなくはないと聞かせていただきました。私としてもそれくらいの譲歩をしていただいても良いのかなと思います。デマンド式もすぐにできるものではないので時間がかかります。暫く待つ間にでも、このフリー乗降の乗る方ではなく降りる方だけでもなんとかできないのかと思います。運行路線の変更によって新たにバス停が設けられる目処がつかしました。こういったことも積極的に考えていけば良いと思います。やはりどうしても足に困る方々を助けることが、この地域公共交通会議だと思います。特に高齢者の運転免許の自主返納は大切です。昨日も随分危ない目にあいました。うろろうした危険な運転をしている自動車を見かけましたが、やはり高齢者の方でした。私も高齢者ですので気を付けてはいますが、人から見たら危ない運転をしているかもしれません。これを踏まえてもこのように積極的に自主返納していただけるような細やかな道筋を作っていく必要があります。少しだけ光が見えました。ありがとうございました。

事務局： まずは、実際にご乗車していただき、運転手さんへのヒアリング等をしていただきありがとうございました。フリー乗降の降車については運行事業者さんの営業サイドにお話を伺ったところ降車もなかなか難しいと聞いておりましたが、実際に運転手さんに聞き取り

をしていただき交通量が少ない場所であればできないこともないという声もあるので、それについては改めて営業サイドと詰めていきたいと思えます。

座長： もう少し具体的に整理していく必要があります。見通しが悪いなど様々な条件が出てくると思えます。運転手さんの過剰なストレスになってしまっても良くないので順を追って整理していきましょう。他にご意見はいかがでしょうか。

委員： 資料の中に元気パスの案内ページがあります。緊急事態宣言やまん延防止等重点措置が解除され、以前に比べて世の中の人の動きが活発になってきましたが、私どもの業界は燃料費が高騰している関係で苦しい状況であります。直近でどれくらいお客様が戻ってきたかどうかをご説明いたします。比較するのはコロナ以前の2018年度でございます。例えば定期外の一般のお客様はおおよそ80%くらいまでは戻ってきております。定期については、特に通勤通学定期のリモートをしていた方が戻ってきましたのでおおよそ90%を越えるくらい戻っています。ただ、その中でも元気パスは色々な理由がありますが、一番の理由はコロナの影響もありますが高齢者の方々が家から出なくなったことと思えます。例えば、豊橋市でも交通助成券がありますが元気パスについては3割の方が戻ってきていない状態です。私どもとしては通勤通学、一般のお客様も戻ってきていただきたいが、今年度については特に高齢者の方に色々な場所へ行っていただけるような施策を考えながら7割+αを目指して行きたいと思っています。

座長： これは高齢者の巣ごもりです。これは事業者さんだけが努力しても意味がないことです。色々なイベントなどに出て行こうという意識を高齢者の方が持てるかどうかポイントになります。元気パスの話もそういった所から切り込んでいかないとイケません。例えば夏の盆踊りの中止など地域の行事参加のきっかけを失っています。結局、そこから家の外に出ることが億劫になってしまい、これが日常化していつてしまうことが一番怖いんです。地域の皆さんもお年寄りが外出する楽しさを伝える機会をつくっていただきたいです。それをきっかけに徐々に遠出していくきっかけに繋がるかもしれません。まずは外出する意識を作っていけると良いと思えます。そう言った意味ではイオンモールが外出の大きなきっかけになるのではないかと期待しています。その結果、公共交通利用に繋がっていくと思えます。タクシー利用も大変な状況と思えますので、タクシーも含めて公共交通の利用者がいかに戻ってくるのか考えていきたいと思えます。

他にご意見はいかがでしょうか。

委員： バスと比べてタクシーは資本力が非常に弱いんです。皆さんもご存知のとおり、昨年3月には豊橋のキングタクシー、新城交通、昨年6月には岡東タクシー、今年4月には安城タクシーが廃業しました。もう見込みがないので誰も買わないというような状況で、廃業する業者が増えてくると予想しています。今も赤字が食い込んでおり、存続が厳しい状況です。デマンドタクシーについても、費用対効果はタクシーに乗るよりも相当かかるのではないかと思います。できればそのお金をタクシー協会にいただけた方が我々としては存続のためにも非常にありがたいと思っています。

座長： タクシーがなくなることの怖さは実感がないかもしれませんが、実際問題として岡崎や安城で起こったことは大変なことです。バスなどが運行していない緊急の時に自分がどうやって行動するのか、そういった観点からもタクシーがなくなると大変だと思います。是非タクシーの活用をお願いします。デマンドでという話もありますが、もともとタクシーはデマンドです。デマンドの最たるものがタクシーです。それを検討していくにはタクシ

一のデータがありません。誰がいつどのように使っているのか事務局に整理していただいて、どういった状況であるかをこの会議で出してほしいです。出せる範囲で結構ですので、是非タクシーデータを事務局に出してください。

他にご意見はいかがでしょうか。

委員： デマンドについて調べてみたのですが、前橋市のデマンドの経費が620万、維持費3,484万で2,864万が赤字、これをどのように削減するのか。理論はわかるが現実、財政面をどうするのかという問題があります。それとデマンドタクシーは乗客が一人ではなく、予約状況により2人以上が乗合する場合があります。その場合値段が変わります。デマンドに4つ程の乗合形式があり、この中でどの形式を選ぶのか。デマンドを導入している自治体のうち、65%が見込みに比べて利用されていないという記載もあります。

座長： 中部運輸局の資料の中に公共交通に関する説明が見られるようになっています。デマンド交通に関する検討会というのが2冊出ています。どうやったら導入できるのかという記載もあります。そういったことを皆様で勉強していただくことも大事ですよ。もともとデマンドというのは予約が必要になりますので、予約という行為自体が「面倒くさい」となってしまう傾向があります。それから今おっしゃったように複数で利用する場合、相乗り型で行くのか乗合型でいくのか。乗合と相乗りは違います。乗合というのは一人一人個々に料金がかかります。バスがそうです。相乗りはお金をシェアすることになります。このデマンドは基本的には乗合ですよ。タクシーのドア・ツー・ドアの形式をとると乗合では難しいので相乗りになります。乗合率が高いのは中部運輸局管内で岐阜県御嵩町です。2、3人ぐらいあります。2人を確保するのは大変なことです。

そういった支援をどうしていくのかも含めて、整理をする必要があります。

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、報告事項(2)「イオンモール出店に伴う市内バス路線の運行計画(素案)」について、事務局より説明・報告をお願いします。

事務局： 会議資料11ページをご覧ください。報告事項(2)「イオンモール出店に伴う市内バス路線の運行計画変更(素案)」について説明します。

こちらは、令和5年3月のイオンモール出店に関連し、次回以降の会議における市内バス路線の再編協議に先立ち、委員の皆様からご意見をいただくためにルートの素案などをお示しするものです。

「2-1 運行計画変更にかかる協議スケジュール」ですが、表に記載のとおり、本日6月の会議では、運行ルート変更の素案を提示します。次回の9月会議では、運行ルート変更について協議し、運行ダイヤ変更の素案を提示します。そして12月会議で運行ダイヤ変更について協議し、令和5年3月のイオンモール開業日に合わせて、現在、豊川市民病院に接続している市内バス路線のイオンモールへの延伸・乗入れを目指していきます。

続いて、「2-2 運行計画変更方針」ですが、ここでは、イオンモール出店に伴う市内バス路線の運行計画変更方針について整理しています。

運行計画の変更方針としては、①豊川市民病院に接続する市内バス路線をイオンモールまで延伸すること、②利用実績や利用者意見等に基づくルート及びダイヤ改善の2点になります。なお、豊川市地域公共交通計画の路線改善の方向性に従い、現行経費の範囲内で「①運行本数の増加」、「②乗継利便性の確保」、「③分かりやすさの確保」という3点を遵守して路線の見直しを行っていきます。

続いて、会議資料13ページをご覧ください。こちらは、イオンモール豊川の位置図と運行経路図になります。下段の経路図のとおり、イオンモール豊川の敷地内にロータリーが設置され、バスはロータリーを時計回りで運行する計画となっています。なお、開業からしばらくの間、イオンモール周辺の道路において渋滞が予想されることから、豊鉄バスさんとは、豊川市民病院とイオンモールの間付近に臨時のイオンモールバス停を設置し、ロータリーへは入らないことなども検討しています。

続いて、会議資料14ページをご覧ください。こちらは、13ページ下段の経路図を拡大したものです。この図に関連し、前回会議において2点ご意見をいただきましたので結果を報告します。

1点目、安全のため、カラー舗装を施工するオレンジ色で着色した部分について、定期的な補修についてもイオンモールと協議をした方がよいとする意見についてですが、イオンモールより、定期的に補修いただけるとの回答を得ています。

2点目、タクシーの乗降場所について、乗車場所と降車場所を分けて設置してほしいとする意見についてですが、令和4年4月に開催された「大規模小売店舗立地法出店地連絡会議」などの場においてイオンモールにお願いしたところ、乗車場所と降車場所を分けて設置するとの回答を得ています。

続いて、会議資料15ページをご覧ください。「2-3 運行ルート変更（素案）」について説明します。まず、ゆうあいの里八幡線ですが、変更のポイントは5点です。

1点目、イオンモール豊川への来訪利便性向上のため、イオンモール豊川敷地内にバス停を新設し、同バス停までルートを延伸します。

2点目、八幡駅ロータリーに至る道がバスでは狭いことや、イオンモール開業に伴って道路が渋滞すると、八幡駅ロータリーから市道になかなか出られなくなり、運行遅延の発生が想定されることから、「名鉄八幡駅」バス停と同バス停に至るルートを廃止し、代わりに豊鉄バス新豊線・豊川線で使用している「八幡駅口」バス停を新設します。

3点目、イオンモール出店に先立ち、八幡町交差点の右折帯が延伸され、現在の「八幡町」バス停が右折帯にかかってしまうことから、「八幡町」バス停を50メートル西側に移設します。

4点目、イオンモール周辺のルートについては、運行時間を短縮するために、「豊川市民病院」バス停へは左折で1回だけ経由することとし、「八幡駅口」バス停、「イオンモール豊川」バス停、「豊川市民病院」バス停、「八幡駅口」バス停の順に運行します。

5点目、「ぎょぎょランド」バス停付近のルートについて、安全運行のため、歩行者の多い赤塚山公園西側駐車場で転回をやめ、歩行者の少ない赤塚山公園東側駐車場への転回に変更します。また、既存のバス停の道路向かい側にもぎょぎょランドからの帰り用にバス停を新設します。

次に、会議資料16ページをご覧ください。小坂井線ですが、変更のポイントは2点です。1点目、イオンモール豊川への来訪利便性向上のため、イオンモール豊川敷地内にバス停を新設し、同バス停を経由するルートに変更します。

2点目、イオンモール周辺のルートについては、運行時間を短縮するために、「イオンモール豊川」バス停へは左折で1回だけ経由することとし、「蔵子5丁目」バス停、「イオンモール豊川」バス停、「豊川市民病院」バス停、「蔵子5丁目」バス停の順に運行します。

次に、会議資料17ページをご覧ください。音羽線についても、ゆうあいの里八幡線と

同様にイオンモール豊川へ延伸しますが、音羽線はイオンモール豊川が起終点となります。終点においては車内点検などを実施するため、利用者が全員降車する必要があることから、豊川市民病院の利用者が往復でバスを利用できるよう、「豊川市民病院」バス停を2回経由することとします。

次に、会議資料18ページをご覧ください。御津線については、イオンモール周辺のルートや「豊川市民病院」バス停の経由回数等は音羽線と同じです。また、令和元年9月から利用者が1人もいない「上佐脇集落センター前」バス停と同バス停に至るルートについて、地元にて了承いただけましたので廃止します。

次に、会議資料19ページをご覧ください。御津地区地域路線については、3点の変更を検討しています。

1点目、地元町内会からの要望に基づき、地域協議会で協議した結果、「石川クリニック前」バス停を新設して「御馬本郷」バス停を廃止し、これに伴い一部ルートを新設・廃止します。

2点目、安全運行のため、愛知御津駅踏切南側の御津支所方面のルートを変更します。

3点目、地元町内会からの要望に基づき、地域協議会で協議した結果、現在は御津北部小学校への登校用に朝の1便しかない北部小方面を増便するため、熊野神社前方面のバス停として「旧農協Aコープ前」バス停を新設します。

なお、別紙A3版の「八幡駅周辺まちづくり（概要版）」は、イオンモール出店に関連した道路整備事業について、所管課が地元説明で使用した資料を参考として配布するものとなりますので後ほどご確認ください。また、本日の資料にはありませんが、現在、豊鉄バス新豊線・豊川線についても、イオンモール豊川敷地内にバス停を新設し、同バス停までルートを延伸する検討をさせていただいており、次回会議にて協議をさせていただく予定です。

説明は以上となります。

座長： こちらについて、ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

委員： イオンモールのタクシー乗り場の件ですが、色々ありがとうございました。私が言ったのは乗り場と降り場は別の場所にしてほしいのであって、もし2台しかないのであれば乗り場1本に統一していただきたいです。もし今からでも可能であれば交渉をお願いします。もう1点、既にイオンモールの工事が佳境に入っておりまして、私どもは姫街道から八幡の駅を通過して市民病院に行かれるお客様が、酷い時には15分程渋滞の中にはまっています。タクシーは比較的最短経路を通らなければなりませんので、大回りでも早ければ良いという考え方は利用者の理解を得ることができません。行きは1,500円、帰りは800円くらいになります。できれば市民病院の出入口をもう1か所ほど設けていただくと大変有難いです。是非ご検討をお願いします。

会長： 市民病院との協議も必要になりますので、事務局が回答することは難しいです。緊急車両については対応したのですが、また中で検討をさせていただきます。

座長： 少し検討をさせていただきます。

委員： この会議の前にイオンモールの現場を見てきましたが、もうかなりでき上がっていて、前の2車線についても本当に広いです。実際に蓋をあけるとお客様の方も慣れておらず駐車場がどこにあるのかわからないと思います。係員の方も外の案内が不十分で第1走行車線が駐車場に入る車で渋滞になることは間違いないと思います。新豊線については新城か

ら豊橋までお客様が色々な形で乗られるので、まずそのダイヤを如何に維持するのかが念頭に置いて、他の市町のお客様からの不満の声を回避できるように、できる限り対応していきたいと思えます。

委員： コミバスの方もオープンからすぐにイオンモールに入るとなると、長久手イオンモールの例では1～2時間動かなかったということで、コミバスの場合は1台で運営していくこととなりますので、その日のダイヤが全く機能しなくなってしまいます。例えば、オープンから1ヶ月ほど遅らせてからイオンモールに入っていくなどの方策を考えていかないと厳しいと思えます。よろしくお願ひします。

座長： 如何にPRするのか。動線をどうすべきかを含めて、先ほどもタクシーの方からもお願ひがあったわけですが、お願ひではなくみんなで集まって議論しなければいけません。役所とイオンだけで議論して話がつくわけではありません。道路を整備した次は使う方の議論です。使い方をみんなで議論していく方向に進めなければなりません。ロータリーの話も出ていますが、このロータリーへ辿り着くことができるのかどうか。このあたりはイオンさんとも相談してどのように段取りをつけていくのか決めていく必要があります。私が心配しているのは市民病院に辿り着けないことがあった場合、救急車が通れなくなったら大変なことになると思います。緊急車両に対する対応も含めて、姫街道からイオンモールへ入る道は検討が必要です。緊急車両をどうしても入れるように対策しないと病院の機能がうまくいかなくなると思えます。関係者の皆様に使い勝手の面でもお話を願ひします。警察にも相談に行くと色々教えていただけることもあると思えます。

委員： 補足としては事業者である豊鉄バスさんは渋滞対策としてどこまで法律上できるのかどうかをご相談いただけていました。豊川市さんも会議資料の件も含めて我々に時間をかけて相談しているのですが、使い方を決めていくにあたり役所や事業者同士の協議ではなく、関係者を含めまだまだ議論していく余地はありますので引き続き議論していただきたいと思えます。スケジュール上では次回会議で路線の協議が出るということですが、まだ煮詰まっていない検討中の素案ではありますがもしもしたら次回会議でご意見をいただき、もう少し検討すべき点が出てくるかもしれません。使い方の点で特にしていくべきことはお客様への周知です。市民病院をご利用の方は、イオンモールで降りると市民病院まで歩いていった方が早い、八幡口等で降りると歩いた方が早いなどの情報を徹底的に周知する必要があります。これはやればやっただけ効果が出ると思えます。それと確認になりますが、資料11ページの見直し案の小坂井線のイオンモールから市民病院に行く線とイオンモールから市役所に行く線がありますが、市役所に行く線の軸が現状と少し変わっているように見えますので、この部分が少し分かりにくいと思えます。

事務局： これは市民病院の下にイオンモールを入れていますので路線が変わっているわけではないですが、見え方がこのような形に変わっています。

委員： 16ページの方を見ていただければということでよいですか。

事務局： はい。そうです。

座長： 他にご意見はいかがでしょうか。よろしければ確認していただいたということで進めさせていただきます。

続きまして、2の協議事項に入ります。

協議事項(1)「利用促進に関する取組み」について、事務局より説明・提案をお願ひします。

事務局： 会議資料 2 2 ページをご覧ください。協議事項（1）「利用促進に関する取組み」について説明します。

ページの左上の表は、本年度実施する主な利用促進の取組みと実施スケジュールを掲載しています。表の上 3 つは報告事項、下 1 つは運賃の変更に関する協議事項ですが、いずれも利用促進に関する取組みということで、円滑な協議の進行のためにまとめて協議事項とさせていただきます。

まず、「（1）豊川市生涯学習まちづくり出前講座（乗り方教室）」ですが、バスの路線概要の講義、マイ時刻表の作成やバスの体験乗車などを内容とする出前講座です。昨年度に続き、本年度も豊川市生涯学習まちづくり出前講座のメニューとして掲載し、申込みがあれば随時開催します。

続いて資料右側をご覧ください。「（2）目指せ天下統一！ バス整理券ラリー&徳川家康謎解きゲーム in 東三河」ですが、東三河のバスに乗車し、整理券を集めて景品に応募する「整理券ラリー」と、鉄道やバスを利用し、駅に用意された手がかりをもとに徳川家康にまつわる場所を解く「徳川家康謎解きゲーム」を実施します。東三河 8 市町村で構成される東三河地域公共交通活性化協議会、豊鉄バス株式会社、名鉄バス株式会社が主催し、令和 4 年 7 月 2 1 日から 9 月 1 8 日の期間で実施します。

続きまして、会議資料 2 3 ページ左側をご覧ください。「（3）夏休み路線バス探検キャラバン」ですが、この取組みは、小学生以下とその保護者を対象として、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実施する体験型イベントであり、本年度で 7 回目の開催となります。

開催日は、夏休み期間中の 8 月 6 日（土曜日）を予定しており、豊鉄バスさんの全面的なご協力の下、豊橋市にある豊鉄バスさんの植田車庫にて行います。内容としては、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ものとなっています。参加料は無料、対象は小学生以下とその保護者、定員は 3 0 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。

続いて会議資料 2 4 ページをご覧ください。夏休み小学生 5 0 円バスは、夏休み期間中、東三河地域の高速バスを除く、全バス路線の運賃を一律 5 0 円にするという利用促進策で、東三河地域公共交通活性化協議会、豊鉄バス株式会社、名鉄バス株式会社が主催する事業です。本協議は、夏休み期間中の小学生の運賃を 5 0 円に変更するために必要な協議です。国のガイドラインでは、反復継続して実施する夏休み小学生 5 0 円バスのような事業については、ルートの変更等がない場合の再協議は不要とされているため、例年は報告事項とさせていただきますが、本年度は令和 3 年 1 0 月にルート等が変更になったことを受け、来年度以降も夏休み期間中における小学生の運賃を 5 0 円とするために協議をするものです。

説明は以上ですが、関係機関との調整や周知等につきましては、事務局に一任していただくことを含めて承認をお願いします。

説明は以上となります。

座 長： こちらについて、ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

委 員： 連区の立場から今の利用促進についてはないのですが、そもそもの基本計画の中に 2 0 5 0 年カーボンニュートラルの脱炭素の視点が欠けているのかなと思います。イオンモ

ールができるると市内への車の流入がものすごい量になると思います。それによってCO₂の排出が増えます。そもそも公共交通ですので、例えばEV・FCVに今後何年かでシフトをしていく視点もあって良いのではと思います。利用促進としては当然EV・FCVは車両価格が高いのですが、例えばそういったバスに乗っていただいた方にはイオンモールなどと提携してクーポンを発行するなど検討していただきたいという提案でございます。

座長： ご提案のとおり、ゼロカーボンシティを宣言した自治体がEVバスを導入する動きが見られます。どのような形式がいいのか分かりませんが、我々が環境にやさしい仕組みをつくることができると良いと思います。夏休み小学生50円バスにつきましては子供たちに直接パンフレットがいきますので、一番大切なのは保護者の方にどれだけご理解いただけるのかです。教育委員会にもお願いして保護者の方へのPRをしていきたいです。子供たちを対象にこれだけ規模を大きくすると伊良湖岬まで行けるといった話が、子供たちに夢が与えられるような話と思います。そういった案内もできるように検討していただきたいです。

もし他にご意見がなければ、利用促進に関する取組みに関してご了承いただけたということによろしいでしょうか。

委員： 異議なし

座長： よろしければ、ご了承していただ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）「令和3年度決算及び令和4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： 会議資料25ページをご覧ください。協議事項（2）「令和3年度決算及び令和4年度補正予算（案）」について説明します。資料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5,084,000円、令和2年度に策定した豊川市地域公共交通計画の策定にかかる補助金1,831,000円、令和2年度公共交通会議余剰金の繰越1,120,713円等、総額で8,035,745円となりました。

歳出については、主な科目として「2 需用費 2 印刷製本費」として、ポケット時刻表、バスマップ、1日フリー乗車券の印刷で1,640,496円、「4 委託費 1 委託料」として、運行系統図の作成委託で495,000円、令和2年度の公共交通会議予算の余剰金と計画策定にかかる補助金の豊川市への返戻で2,951,713円等、総額で5,671,235円となりました。

なお、令和3年度は大幅な路線の見直しがありましたが、ポケット時刻表やバスマップの印刷部数を精査して歳出を抑制したことや、バス停に掲示する運行系統図が事前に入手した見積りよりも安い単価で受注いただけたことなどにより、歳入と歳出の差額が2,364,510円となりました。これについては令和4年度予算に繰り越し、令和4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26ページをご覧ください。

「令和4年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出補正予算書（案）」ですが、令和3年度からの繰越額が予算額よりも増額となったため補正額として計上しました。

説明は以上となります。

座長： こちらについて、ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

委員： なし

座長： よろしければ、ご了承していただ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（３）「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２７ページをご覧ください。協議事項（３）「生活交通確保維持改善計画」について説明します。

豊川市コミュニティバスのうち、豊鉄バス新豊線・豊川線に接続する路線については、国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用できるため、昨年度に続き、補助制度を活用して運行する予定です。本協議は、補助金の活用にあたり、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いただいた上で策定し、６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要綱等で定められているため協議をするものです。なお、本協議で対象としている補助対象期間は、令和４年１０月から令和５年９月までの運行分です。「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２２項目です。この２２項目については会議資料２７ページ右側から３０ページ左側にかけて掲載しているとおりですが、要点を絞って説明します。

まず、２７ページ右側の「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。ここでは、本市の隣接市との通勤・通学流動量は増加傾向にあり、市域を跨いで運行する地域間幹線系統へ接続をしているフィーダー系統を、今後も維持していくことの必要性などについて記載しています。

次に、「２．地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」では、「豊川市地域公共交通計画」で掲げた目標を記載しています。

続いて２８ページ右側の「４．地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者」をご覧ください。補助の対象となるのは、地域間幹線系統である豊鉄バスの「新豊線・豊川線」と接続する路線です。基幹路線では、「ゆうあいの里八幡線の市民病院直通系統」、「千両三上線」、「音羽線の市民病院直通系統」、「御津線の市民病院直通系統」が、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。

続いて、「５．地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者」ですが、運行事業者への負担金については、運行経費から運賃収入と国庫補助金を差し引いた分を豊川市が負担することを記載しています。

その下の「６．補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称」では、各路線の運行事業者を補助対象事業者として記載しています。

なお、会議資料３０ページ右側から３３ページには、「生活交通確保維持改善計画」の添付資料を掲載しています。詳細については後ほどご確認いただきたくと思いますが、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して事務局にて生活交通確保維持改善計画を作成し、６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も含めて承認をお願いします。

説明は以上となります。

座長： こちらについて、ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

昨年比はどれぐらいですか。

事務局： 2ページをご覧ください。国庫補助金という「C」のところですか。生活交通確保維持改善計画を提出し1, 324万円の国庫補助金をいただきました。

座長： 運賃収入を上回る補助金をいただいています。こちらは大切な計画となっております。ぜひ皆様もしっかり目を通していただきたいと思います。

他にありますか。

委員： なし

座長： よろしければ、ご了承していただいたということで進めさせていただきます。

支局に提出した後は、修正依頼等色々あると思いますが、事務局にご一任いただきますようお願いいたします。

その他について、ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。ご意見がなければ事務局にお返しいたします。

事務局： この度、委員の皆様にはお集まりいただき、また長時間にわたりご議論をいただきありがとうございました。次回の第54回会議は令和4年9月27日火曜日、午後2時から豊川市役所本庁舎3階の本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させていただきますので、ご予約の程よろしくをお願いします。

座長： 長時間にわたりありがとうございました。以上で、第53回公共交通会議を閉会いたします。ありがとうございました。

以上