第４６回豊川市地域公共交通会議議事録

１　日　時：令和２年９月２９日（火）　１４：００～１５：４０

２　場　所：豊川市役所本庁舎　本３１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　石川　貴康代理出席）
坂本　直也 委員　（豊鉄バス株式会社　縄稚　泰三代理出席）
若林　亨修 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）
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）
戸上　比呂志 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）
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）
小笠原　宏時 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）
松尾　幸二郎 委員（豊橋技術科学大学助教）

４　欠席者：大林　充始 委員　（音羽連区）
竹本　良夫 委員　（御津連区）

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：車両更新に伴うコミュニティバス車両の移動円滑化基準適用除外
議題２：次期豊川市地域公共交通網形成計画（案）
議題３：次期運行計画の検討

(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４６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。

私は、当交通会議の事務局であります、豊川市市民部、人権交通防犯課、課長補佐の佐野と申します。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。

始めに、本日の会議ですが、前回会議と同じく、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、会議中に説明など聞こえづらいことがございましたら、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、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ますとおりです。

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、石川貴康様に、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、音羽連区の大林充始委員と、御津連区の竹本良夫委員は、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ます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、コロナ禍のなか公共交通会議に出席いただきまして誠にありがとうございます。

私が市長になりまして、この会議に出席するのが３回目となりますが、外部の委員の方が出席する会議で３回行っています会議はほとんどありません。いろいろな会議が書面決議等簡略化したもの、或いは、人が密にならない状況で行われております。

しかしこちらの会議は、５年に１回の交通網形成計画の見直しもありますし、路線の見直しもあります。皆様の率直な意見がないと、この会議が前に進まないと思っております。ですから、忌憚のない意見を活発に交わしていただくことをお願い申し上げまして、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した。

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、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、中部地方整備局名古屋国道事務所の中村智和委員と、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。

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４６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路線の各月の合計利用者数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、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、特に緊急事態宣言が発令された４月、５月ではその傾向が顕著に表れています。その後、緊急事態宣言が解除された６月にはやや回復しましたが、７月は第２波の影響により、足元では再び減少に転じています。

続いて２ページをご覧ください。「１－３　東三河リアル謎解きゲーム」について説明します。新型コロナウイルス感染症拡大の影響で、小学生の夏休み期間が短縮されたため、例年、利用促進活動として夏休みに実施してきた「夏休み小学生５０円バス」に代わり、本年度は全年齢を対象とした「東三河リアル謎解きゲーム」を実施します。ゲームの内容は、東三河全域の鉄道、バス路線沿線の施設を巡って、施設内に設置してある謎を解き明かすというものになります。

続いて３ページをご覧ください。「１－４　ＯＤ調査」について説明します。「(１)調査の目的」ですが、豊川市内のバス利用者の移動実態や乗継状況等を把握し、令和３年１０月の路線見直しに向けて調査を行うもので、毎年実施しています。

次に、「(２)調査の概要」ですが、バス利用者の乗車したバス停と降車したバス停を調査する「ＯＤ調査」と言われる調査を行います。また、対象となる路線は、豊鉄バスの新豊線・豊川線及び豊川市コミュニティバス全線の合計１２路線です。

調査は毎年１０月下旬に行っていますが、今年度は新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえて、１１月～１２月上旬への延期を予定しています。豊鉄バスの新豊線・豊川線については平日 1 日、休日１日の２日間、豊川市コミュニティバス各路線については平日４日間、休日１日の計５日間を予定しています。また、調査方法は、小型バス車両以上のタイプで運行している豊鉄バスの新豊線・豊川線、豊川市コミュニティバスの豊川国府線、一宮線では例年、調査員が各路線の全便に乗車し、聞き取り調査を行っていましたが、今年度は調査カードを利用者に配布し、利用者自身に記入していただくこととします。

その他の路線については、豊鉄タクシーさんにご協力いただき、運転手が車内で調査票を配布し、利用者に記入してもらった後回収します。

続いて４ページをご覧ください。これは実際に使用予定の豊川国府線用の調査票ですが、設問内容は昨年と同じとし、乗降したバス停や乗換えの状況、出発地と目的地、運賃の支払方法、バスの利用目的、利用頻度、性別や年齢層など７つの設問により調査を行います。

続いて５ページをご覧ください。「１－５　睦美・三上デマンドタクシー実証実験運行まとめ」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。その結果、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人という結果になったことを前回の会議で報告しました。

このことについて、事務局としては、利用者側が求めるサービス水準と、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、このことを明らかにし、今後の参考とするために、利用登録者４８人全員を対象としてアンケート調査を実施しましたので報告します。

７ページをご覧ください。まず「（１）収支率実績等」ですが、経費は１２５，３４０円、収入は２１，５００円で、収支率は１７．２％という結果でした。

次に「(２)実証実験実施後アンケート集計結果」ですが、「①アンケート回収状況」と「②デマンドタクシーの利用有無」に記載のとおり、回収率６５％のうち、１３％の方に利用いただきました。また、「③性別」と「④年齢構成」としては、性別構成は、男性３０％、女性７０％、年齢構成は、全体では６０代以上が全体の７０％を占めていました。次に「⑤利用された方が利用してよかったと思うこと」として、７５％の方が「利用したい曜日に運行していること」、「利用料金がタクシーよりも安いこと」を挙げていました。反対に「⑥利用して不便だと思ったこと」として、半数の方が「利用したい時間に運行していないこと」、「利用には予約が必要であること」、「乗車場所が自宅から遠いこと」を挙げていました。

続いて８ページをご覧ください。「⑦利用しなかった理由」としては、「自家用車を利用できたから」とする回答を除けば、利用には予約が必要であることや、乗降場所が遠いことを理由する回答が目立っていましたが、次いで「千両三上線を利用できたから」とする回答もありました。

次に「デマンドタクシーについて希望すること」として、「⑧利用したい曜日」については、全体では日曜日を除いて大きな偏りはなく、「⑨利用したい時間」については、全体では約半数の方が午前中の９時台～１２時台の利用を希望すると回答しました。また、「⑩予約から利用までの時間」は、全体の７割以上が１時間前までの予約を希望、⑪と⑫の乗降場所の距離については、全体としては短い距離を希望する割合が高くなっていました。

続いて９ページをご覧ください。「⑬他の公共交通との乗継時間」としては、「１０分以内」を希望する割合が最も高く、「⑭利用料金」としては、全体では「５００円以内」の割合が最も高かったものの、利用した方に限っては全員「３００円以内」でした。

続いて「(３)タクシー事業者から設定された主な運行条件とアンケート結果分析」について説明します。

まず、「①実証実験実施地区」については、タクシー需給がひっ迫していることから、迎車回送時間が極力短くなるよう市内最大のタクシー待機所がある豊川駅周辺で実施するようにとのことでしたが、「千両三上線を利用できたからデマンドタクシーを利用しなかった」とするアンケート回答も見受けられたことから、実証実験の実施地区や乗降場所の設定箇所に課題があったと考えられます。

次に、「②運行ダイヤの設定」については，特にタクシー需給がひっ迫している午前中の便数を少なめに設定するようにとのことでしたが、アンケートでは８時台～１２時台の利用希望が多く、午前中の運行ダイヤ設定が課題であったと考えられます。

次に、「③乗降場所」については、運転手が乗降場所を覚えきれないため、１０箇所以内

程度で設定するようにとのことでしたが、アンケートでは、乗降場所が遠かったから利用しなかったとする回答がやや多く見受けられたことから、需要がある場所への的確な乗降場所の設定が課題であったと考えられます。

次に、「④利用料金」については、既存タクシーとの競合上、５００円以上で設定するようにとのことでしたが、利用した方全員が３００円以内を希望していることなどから、利用料金設定が課題であったと考えられます。

最後に、「⑤利用開始までの予約時間」ですが、繁忙期の雨天時などは、予約から配車まで１時間以上要することがあるため、予約時間を利用の２時間前までに設定するようにとのことでしたが、アンケートでは利用開始の１時間前までの予約を希望する回答が多く、予約時間の短縮が課題であったと考えられます。

続いて１０ページをご覧ください。（４）タクシーを活用したデマンド型交通調査結果」について説明します。昨年度は、実証実験運行とは別に、運行の効率性に課題のある地域路線をデマンド型タクシーに置き換えた場合に収支が改善するのかという机上のシミュレーションも並行して実施しました。シミュレーションでは、現在のバス利用者が乗車バス停から降車バス停までタクシーで移動した場合の運賃をデマンド型タクシーの運行経費とし、これを現在の地域路線の経費と比較しましたが、ページ右側の表のとおり、一宮地区地域路線以外は、デマンドタクシーへの置き換えで運行経費を削減できることがわかりました。しかし、運転手不足とされるタクシーが、待機所から迎車１２０円という条件で地域路線が運行する地域まで往復してくれるのか、また、迎車回送時間を極力短くするために豊川駅周辺で実証実験を実施したことなどを踏まえれば、シミュレーション通りに収支が改善しないことなども想定されるため、引き続き検討が必要であると考えています。

以上から、（５）実証実験及びデマンド型交通調査を踏まえた今後の方針ですが、実証実験については、タクシー需給がひっ迫しているなかで通常のタクシー営業と並行して実施したため、利用者が希望する条件で実施できなかったこともあり、良い結果は得られませんでした。しかし、市内タクシー事業者の見通しでは、「新型コロナウイルス感染症が収束したとしても、新しい生活様式の浸透により、元の需要は戻らない。」となっているため、今後はタクシー需給が緩和して利用者が希望する条件で実証実験を実施できる可能性もあります。そこで、需給状況を伺いながら再度実証実験の実施を検討します。また、一宮地区地域路線を除く地域路線のデマンド型タクシーへの置き換えについても並行して検討します。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：　２ページの謎解きゲームの対象者は「全員」という記載がありますが、全市民という理解でよろしいですか。

事務局：　豊川市の全市民というより、東三河全域の住民の方が対象です。

委　員：　デマンドタクシー実証実験の結果について、基本的にはデマンド交通はドアツードアでありますがそれは難しいです。しかし、なるべく理想に近づけて実施しなければなりません。今回の場合は先ほどの反省点にあげていたことが全てと思います。それは今後検討の余地があります。それに並行してフリー乗降は音羽地区のみで実施していますが、非常に便利なようであります。他の地区は交通が激しい場所が多く難しいと思いますが、できる可能性がある場所もあると思います。フリー乗降できる範囲が広がることで利用率にもかなり影響が出ると考えられます。ただフリー乗降も色々な規定があり、すぐに始められる

わけではないと思いますが、それをクリアして導入していくことは考えているのでしょうか。

事務局：　フリー乗降については、大変便利という声を音羽の方から聞いていますので、他の地域でも展開できればと検討はしていますが、最近はなかなか厳しくなってきており、安全な乗降ができることが第一となっていますので、今後、公安委員会、警察の方ともできることについては進めていきたいと考えています。

委　員：　安全面から考えて厳しいということなのでしょうか、公安委員会の方からの厳しい条件をクリアできないため導入できないのかどちらですか。

事務局：　フリー乗降の許可に関しては公安の管轄になります。実施したい思いはありますが、それを認めていただけるかどうかということになります。

委　員：　それでは上手に分かっていただく方向で頑張っていただきたいと思います。今回のデマンドに関しては色々な面で設定が悪かったと思います。これは結果に出ています。最終的に実質上５人の利用だけで、その中の１人は市会議員の方で、どんなものなのか大変興味を持って利用されていました。やはりドアツードアが無理ということは充分理解していますが、発着点がきちっと決まっていることがデマンドにはそぐわないのではないでしょうか。今後の問題点が出てきたという意味では実施した成果は得られたと思いますが、大きな無理があったとも思います。反省点をしっかりと踏まえながら、先ほどのフリー乗降のことも含めてご検討をお願いしたいです。

座　長：　フリー乗降に関しては、事務局が言ったように安全性の確保が非常に重要になりますが、乗降両方ともフリーにするのか、降車はフリーで乗車は決められた場所に集まっていただくなど、色々なパターンを検討するのもいいと思います。もちろん公安委員会との協議も必要でありますが、そこは地元の皆さんとお話していただいてご検討いただきたいと思います。

委　員：　公共交通の運行目的は、移動が不便な地域や人を動かすことと思います。高齢者団体の代表としてはできるだけ運転免許証の自主返納を勧めたいです。しかし、自主返納をするにあたって交通利用が不便では困ってしまう方もいます。そういった方には返納を勧めにくいです。便利な地域の便利な人に更に便利を与えるのではなく、不便な地域を何とか救おうとする施策であるべきと思いますのでご検討をお願いします。

座　長：　他にいかがですか。

委　員：　デマンドの関係で前々から議論はありましたが、そもそも千両三上線が走っている地区で乗合バスの利用者も結構いますので、今度実施する時はデマンドに適した地区を検討していただきたいと思います。また、通常のタクシー営業と並行して実施したということでありますが、その中でタクシーの需要が逼迫しているという表現が出てきます。現在のタクシー利用は減少傾向にあり、運転手が少ないためにそういった状況になると考えられます。次回は専用のデマンド車両を揃えないと良い結果が出ないと思います。それと経費の削減を検証していただきましたが、やはりデマンドは予約でありますので、このようなシステムが現在では多く導入されていますが、全部が全部成功しているわけでなく、高齢者になればなるほど予約が困難であるため悪循環になる可能性もあります。経費も重要でありますが、もっと違う観点で検討して次回に期待したいと思います。

事務局：　デマンドについてはご意見のとおり、一般のタクシー営業と並行して運行することは運転手不足で配車が厳しいという現状は今回よくわかりましたので、別途デマンド専用車を

検討してみたいと考えています。

座　長：　是非、いろんな側面から検討していただきたいと思います。何か他にありますか。

委　員：　デマンドも結構ですがタクシーそのものが究極のデマンドです。予約も必要なく、ドアツードアで好きな時に移動できます。なんとかそれを安くするならば、豊川市から福祉タクシー券のようなものを発行していただき、対象をもっと広く配布できれば比較的スムーズな運行ができるのではないかと思います。午前中に行動したいのはみんな一緒ですので、できれば交通弱者に限定しても構いませんが、補助で３００円～５００円くらいの負担で乗れるようになれば、様々な地域の人をカバーできるのではないかと思います。

事務局：　近隣では蒲郡市が行政とタクシー会社が一部負担して運用しています。やはり地域ごとに特色がありますので、できれば事務局としても幅広い方法で検討していきたいです。

座　長：　ご意見があったように、タクシーの使い方、車両の使い方等色々あると思います。やはりデマンド型というものはどのようなものなのか、本当に市民の方に理解していただいているのでしょうか。その点に関しても整理していく必要があります。タクシーも予約をして配車するのに、デマンドになったとたんに予約が難しいという声があがります。そうするとその方はタクシーを利用したことがないのかと思ってしまいます。時間的な制約等もありますので、色々な仕組みをご理解いただくことが重要と思います。既存の仕組みと競合するなど色々な面が出てくると思いますので、地域の人たちとよく議論していただきたいです。経費だけではないという意見もありましたが、経費もひとつの大きな要素でありますので、実証実験はどこでも簡単にできるわけではないですが、今までの経験を踏まえて他の地域にもヒアリングをして進めていただきたいと思います。

委　員：　バスで千両三上線を片道利用し、片道デマンドという利用はありましたか。色々な幅広い方法を探す中で、タクシー券を配布すると千両三上線のお客様はみんなタクシー利用に行き、千両三上線が運行できなくなる可能性が高いと思います。行きはタクシー、帰りはバスという方法もあると思います。今回デマンドを利用した方のうち、今まで千両三上線を利用していた方がどれくらいいたのか教えていただきたいです。

事務局：　まず、バスとデマンドの片道ずつの利用について、牧野西公園から豊川駅前まで使っておられた方がよく往復で利用されており、利用実績を見ると必ず往復で使っていましたので、片道ずつの使い方はされていなかったものと考えています。千両三上線利用者のデマンド利用への移行につきましては、牧野西公園からの利用者が多く、千両三上線とはかなり離れていることから、千両三上線からデマンドに移行した方はいないと分析しています。

座　長：　バス路線がないエリアで利用されていることが分かったといえます。今後の方針として記載されているような検討を進めていただきたいと思います。他に何かご意見はありますか。

委　員：　意見なし。

座　長：　それでは、協議事項に移ります。

協議事項（１）「車両更新に伴うコミュニティバス車両の移動円滑化基準適用除外」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局：　１１ページをご覧ください。協議事項（２）「車両更新に伴うコミュニティバス車両の移動円滑化基準適用除外」について説明します。

第４０回会議において、老朽化したバス車両について順次、移動円滑化基準に適さない車両に更新していく方針について承認されましたが、令和２年度に更新する車両が移動等

円滑化基準を満たさないため、同基準の適用を除外することについて協議するものです。

公共交通である路線定期運行の車両は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律への適合が義務付けられています。しかし、道路や地形上の問題等によりバリアフリー基準を満たすことが困難である場合、乗車定員が２３人以下であって車両総重量５トン以下の自動車については、地域で協議を調えた上で地方運輸局に申請し、認定を受けることにより、バリアフリー基準の一部について適用除外を受けることができます。

豊川市コミュニティバスで使用するジャンボタクシー車両については、老朽化のため更新の必要がありますが、現行仕様の車両は生産終了のため導入することができなくなっています。また、コミュニティバスは移動ニーズを反映して道幅の狭い箇所を運行しており、バリアフリー基準に適合した車両では安全な通行ができません。なお、現在の利用者数を鑑みると、更新後の車両は、現行仕様に近い大きさで乗車定員を維持または増加できるものである必要がありますが、現行仕様に近いバリアフリー基準適合車の乗車定員は、現行仕様の車両より１名減少して９名となることに加え、運転手隣の席や補助席も含めての乗車定員であるため、安全運行上の問題もあります。そこで、やむを得ずバリアフリー基準に適合しない車両を選定するに至りました。

今年度は１０月中旬に、音羽線、音羽地区地域路線、一宮地区地域路線の計３台を現行と車両寸法の同じ、乗車定員１０名の縦向きシートの車両に更新する予定です。そして、車いす利用者については、予備車両として配置するバリアフリー基準適合車を、現在と同じく前日午後６時までに予約があった場合に運行することとします。また、条件によっては豊川市福祉タクシー助成事業や自家用有償運送事業者を活用いただくことも可能となっています。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：　最近、愛知県内の公共交通会議で少し勘違いされている自治体がいます。申請を出せば適用除外が受けられると思っていますがそうではありません。誰でも乗れるというのが公共交通です。ただ、今回のように狭い場所を走らなければいけないというルートを設定されている所であって、通常バスで運行ができないというやむを得ない理由があって、初めて適用除外を受けるということになりますので、順序だけ間違えないようにしていただきたいです。

座　長：　適用除外について、ここではご了承いただいたとしまして、障害をもった車いす利用の方にどのように説明、ＰＲをするのか。コミュニティバスではこの車両では乗れないけど、代わりの対応をしていることをしっかり対象者の方にお知らせすることが大切であり、それをしっかりお願いします。これについて何かご異議はありますか。

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（２）「次期豊川市地域公共交通網形成計画（案）」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局：　１２ページをご覧ください。協議事項（２）「次期豊川市地域公共交通網形成計画（案）」について説明します。ここでは、令和３年３月の承認・公表を予定している次期豊川市地域公共交通網形成計画で定めることとされている７項目について記載しています。そのうち、「①持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針」から「③計画の目標」の基本目標までは、既に協議、承認済となっていますので、今回は「③計画の目標」の具体的な数値目標から「⑥計画期間」まで協

議します。

続いて１３ページをご覧ください。「３－２　目標を達成するために行う事業と実施主体」について説明します。左側に記載している７つの基本目標の達成に向けて、「（１）バス交通関連事業」、「（２）利用促進関連事業」、「（３）その他事業」の大きく３つの事業に取り組みます。１３ページ右側の「（１）バス交通関連事業」をご覧ください。「①路線の区分」ですが、交通結節点を軸としながら、広域路線、基幹路線、地域路線に、新しくタクシー路線を区分に加え、市域全体の公共交通ネットワークをつくっていきます。

次に、バス交通関連事業の詳細ですが、基本目標（１）、（２）、（４）、（５）の達成を目指して３つの事業に取り組みます。

「①　基幹路線の改善・運行」では、市民アンケート調査や利用者アンケート調査の結果を踏まえ、移動ニーズに合致した効率的な運行ルート、ダイヤへ見直すとともに、現行の経費の範囲内で運行本数の増便を図ります。また、立地適正化計画における都市機能誘導区域・居住誘導区域を意識した運行ルートに見直します。

「②　地域路線の改善・運行」では、地域住民が移動手段の必要性を認識し、その確保と活用に向けた地域住民の主体的な取組により運行を行います。

「③　交通結節点の整備」では、交通結節点において、ベンチ、屋根などの整備を進めていきます。

続いて１４ページをご覧ください。「（２）利用促進関連事業」では、基本目標（１）～（５）と（７）の達成を目指して７つの事業に取り組みます。

「④　バス停の待合環境改善」では、バス停におけるベンチ、屋根などの整備を進めるとともに、バスロケーションシステムの導入を検討し、バス停からバスの運行状況を確認できる体制を構築します。

「⑤新たな料金体系制度の導入」では、市内バスの料金体系を、より一体的でわかりやすくします。また、広域路線、基幹路線、地域路線間の乗継に際して、利用者負担の軽減に資する割引を導入します。具体的には、コミュニティバスの運賃を２００円に統一化していくことや、コミュニティバスと豊鉄バスの乗継に伴う初乗り運賃負担を軽減するため、１日フリー乗車券の回数券化などの検討・導入を想定しています。

「⑥　新たな料金支払方式の導入」では、新たに利用しやすい料金支払方式を導入し、利用者の利用頻度向上を図るとともに新規利用者を獲得します。具体的には、豊鉄バスさんにおける元気パスのような割引パスなどの検討・導入を想定しています。

「⑦　公共交通案内の充実」では、各種媒体で公共交通に関する時刻表や運行ルート情報を作成するなど、公共交通案内の充実を図ります。

「⑧　周知・広報活動の実施」では、公共交通に関する取組や施策について、各種媒体を用いて周知・広報活動を実施し、利用促進を図ります。

「⑨　利用促進活動等の実施」では、東三河地域及び市民一体となって公共交通の利用促進イベント等実施し、公共交通の利用意識向上を図るとともに、運転手不足の解消につながる取組を実施します。

「⑩　事業評価の実施」では、利用実態等のデータ収集を行い、計画や基幹路線の抜本的改善を視野に含めた評価を実施します。また、基幹路線の軽微な改善と地域路線の評価・改善を毎年実施し、目標達成に向けた利用促進を行います。

次に、「（３）その他事業」ですが、基本目標（６）の達成を目指して「⑪新規移動手段

の導入検討」を実施します。具体的には、「デマンドタクシー実証実験」と、「ボランティア輸送制度の導入検討」を実施します。

続いてページ右側、「３－３数値目標の設定」をご覧ください。計画目標の達成度を測るため、前回の会議で設定した４つの数値目標について、今回は具体的な数値と考え方をまとめました。

「目標１　コミュニティバス年間利用者数」では、前回会議でいただいたご意見も踏まえ、新型コロナウイルス感染症拡大による利用者数減少の影響を除外し、現計画初年度から昨年度までの４年間の増加傾向を維持することを目指して、各路線の目標利用者数を積み上げ、１０路線合計で、令和５年度は１１８，５００人、令和７年度は１２５，０００人としました。

続いて１５ページをご覧ください。「目標２　コミュニティバス年間収支率」では、現計画初年度から昨年度までの４年間の運行経費の増加傾向が継続するものとして算出した経費を分母とし、目標１で設定した利用者数に１人当たりの平均運賃を乗じて算出される収入と車体広告掲載収入の和を分子として、１０路線合計で、令和５年度は１２．３％、令和７年度は１２．５％としました。

次に、「目標３　市民移動手段の公共交通分担率」は、計画の中間年度に実施してきた市民アンケート調査の結果を基にして算出したものですが、平成２５年度から平成３０年度にかけての増加傾向を維持することを目指し、次期計画でも中間年度に市民アンケート調査を実施するものとして、令和５年度の目標値として８．４％としました。

続いて１６ページをご覧ください。「目標４　バス停・駅勢圏等カバー率」ですが、令和元年度の居住人口に対するバス停・駅勢圏等カバー率は６５．４％となっています。次の協議事項（３）で説明しますが、令和３年１０月には、人口が多く分布しているもののバスの利用率が低いところを中心に路線を見直すことにより、一時的に６０．６％に低下する見込みですが、次期豊川市地域公共交通網形成計画の実施事業で予定する「新規移動手段の導入検討」や路線の再編等により、中間年の令和５年度は現在の実績並みの６５％、令和７年度は７０％としました。

続いて１７ページをご覧ください。形成計画の期間は、国の手引きに基づき５年間としますが、大型商業施設の出店時期によっては、期間の変更なども適宜検討します。事業実施スケジュールと評価スケジュールなどは資料のとおりとなりますので、後ほどご確認ください。また、今回までの協議内容を素案として別冊のとおりまとめましたので、後日内容を確認いただき、ご意見等がございましたら１０月末までに事務局までご連絡をお願いいたします。いただいたご意見と市関連部局で構成される作業部会での意見も踏まえて、改めて次回会議で報告、協議させていただく予定です。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：　資料１４ページの一番下の部分に「ボランティア輸送の導入」と記載がありますが、具体的にどのようなことを想定しているのでしょうか、また、近隣で参考になる事例等があるのか伺いたいです。

事務局：　近隣で具体的にどのようなボランティア輸送が実施されているのか等は、まだ把握はしていません。例えば、豊川市内でもＮＰＯ法人が一部実施しているという話を聞いていますので、連携を図り移動手段がない空白地域のカバーをできればと考えています。それと具体的に何をしていくかはまだ見えていませんが、一部の地域の方が車両さえ用意してい

ただけたら自分たちで運行するという話も少し聞いたことがあります。そういった補助制度等を利用して、少しでも不便な地域をなくして移動に困らないような街づくりをしていきたいと考えています。

委　員：　先ほどＮＰＯの話も出ましたが、これは有償ボランティアということですか。

事務局：　詳しく把握していませんが、社会福祉協議会などでも一部で実質上ガソリン代くらいの対価で福祉有償運送をしており、そのようなケースは本市内でもあるようです。

座　長：　他にいかがですか。

委　員：　第２次地域公共交通網形成計画の素案は、まだこれからということですか。

事務局：　今この場で目を通してご意見をいただくのは難しいと思いますので、会議が終わった後に見ていただいてご意見をいただければと思います。１１月中には整理して１２月の会議でいただいたご意見を踏まえた上で訂正したものをお示ししたいと思います。

委　員：　今回１４～１６ページに４つの目標を掲げていますが、実は今、公共交通活性化再生法が改正されています。省令のパブリックコメントが実施されており、ここで求められていることとして、「利用者数」「収支」「行政負担額」の３つが掲げられています。利用者数と収支は既に計画の素案にありますが、行政負担額については今後必然的に求められていくことになると思いますので、こちらについてはどの程度を投じてどのようなサービスを目指すのか是非ご検討いただきたいと思います。

座　長：　形成計画の素案は、１０月中には皆さんにご意見いただきたいということでよろしいですか。

事務局：　１０月末までにお願いします。

委　員：　資料１７ページにＰＤＣＡが出ていますが、形成計画素案にもＰＤＣＡの記載があります。ここは、毎年のサイクルで何を評価して次年度の事業に繋げていくのかという部分を、もう少し分かりやすくしていただきたいと思います。本日、別の地域のＰＤＣＡの資料を持っていますので、後ほど事務局の方で参考にしながら考えていただきたいです。

座　長：　１１月中には改正案に対する具体的な内容が出てくると思いますが、それによって修正しないといけない箇所が出てくるとすれば、早めに事務局の方へお伝えいただけると大変ありがたいです。

委　員：　実は現在、同時並行で確認をしていますが、公共交通会議で既に法改正の施行前から議論がされている計画に対しては、そこまでは指摘はないのではないかと思います。ただ、中間見直しの際に新しいガイドラインの策定がされると思いますので、その際にはなるべく準じた形にしていただきたいです。

座　長：　５月に改正案が成立したとなりますと、それに対応しながら計画案を作成していくということになります。直ぐにというわけにはいかないと思いますので、検討しながら進めていければと思います。

委　員：　資料１４ページの数値目標の部分で、非常に分かりやすく、路線ごとに毎年の目標数値を見ることができていて非常に良いと思います。増加傾向を出すのに、コロナの影響を除くということでありますが、仮にコロナの状況から元に戻らない場合、運用上はその分を一律下げると考えるのですか。

事務局：　計画期間は５年を想定していますが、見直すかどうかに関しては、中間年がひとつのタイミングではないかと考えています。進捗の数字を見て、見直しの可否は委員の皆さんにご意見をいただいて検討していきたいと考えております。

委　員：　目標の計画を見直すという話と、毎年ＰＤＣＡを回すときに明らかにコロナの影響が残っているから目標に届かないという評価では、目標との比較自体の意味がほとんどなくなってしまいます。コロナの影響が残っていたとしても、運用上、増加率としては評価できるようにした方が良いのではないでしょうか。状況が戻ればこのままでも問題ないですが、きちんと評価ができるような目標に運用上変えるということです。それと、資料１５ページの収支率の表で路線によっては上がったり下がったりしていますが、これはどういうことですか。

事務局：　例えば、千両三上線で利用者数の増加とともに収支率の数字が上がっていくはずであるのに、次の年で下がっていることをご指摘いただいたことと思いますが、資料１４ページをご覧いただきますと、令和３年度、４年度の千両三上線は１５，０００人であり、５００人単位で数字を丸めています。経費は毎年上がっておりますが、利用者数のように丸めていないため、資料のように前後する数値になっています。

委　員：　利用者数と収支率に関しては、整合が取れているという理解で良いですか。

事務局：　その通りです。

委　員：　収支率に関して、現在のコロナの状況で利用率が４割減っていますということで、コロナが終息しても新しい生活様式に慣れて以前の実績には戻らないという方が多く、その中でも豊川市は人口減少に転じていますという中で、このように増加率を上げていって良いのですか。そもそも目標は現状維持ではだめなのでしょうか。先ほど先生のご意見のとおり、この数字に設定したことを後悔することにはならないでしょうか。

事務局：　ご意見はご最もであります。数字がコロナの関係で元に戻らなければ、今の状況で増加することはそもそも難しいのかもしれません。ご指摘のとおり、別途その都度の見直しや評価ができる形での目標数値を、もう少し検討していきたいと考えています。

座　長：　事務局としては、色々なご意見をいただいた中で見直していくということで良いですか。

事務局：　いただいたご意見や先生方のアドバイスをいただいて、もう一度検討していきたいと思います。

座　長：　路線の区分で、広域路線、基幹路線、タクシーも入れる計画の中で、利用者の目標はコミュニティバスだけというのはしっくりきません。コミュニティバスだけが増えればいいのではなく、豊鉄バスやタクシー事業者など、公共交通全体の利用者数を全体で掲げて、その内訳としてコミュニティバス、豊鉄バス、タクシーを出せばいいのではないですか。これが出せるのかどうかは事業者の皆さんともご相談いただきたいです。今度の法改正案で一番に出てきていますのは資源を総動員するということです。やはり全体をネットワーク化して、利用者が伸びていくのが望ましい姿ではないかと思います。

委　員：　なおかつ、幹線の補助路線として国からの補助が入っている路線もあり、当然そこに繋がるフィーダー路線がありますので、それも全て一体で考えてくださいということが、基本的に国土交通省がお願いしていることになりますので、是非ご検討いただきたいと思います。

座　長：　ボランティア輸送の話が出ましたが、この近くでは豊田市のお助けプロジェクトというものがボランティア関係としてやっていると思います。少し豊田市の情報をいただいてみると良いと思います。足助、設楽の方で高齢者に向けて努力されていると思いますので、交通政策課の方へ聞いてみていただきたいです。福祉有償の話も当然入ってくると思います。これについては改正の話となりますので、どう検討していくかはまた庁内で話し合っ

ていただきたいです。福祉有償のことは形成計画に書くか書かないかは別として、福祉部局との関係は大きく影響しますので、公共交通でやっておられることはできるだけ情報を皆さんに共有していただくと良いと思います。それと子供たちの学校の通学の話等も情報としてご報告願いたいです。

それでは、１０月中に事務局へご意見をいただきたいと思います。他にご意見はありますか。

委　員：　なし。

座　長：　特にないようですので、続きまして、協議事項（３）「次期運行計画の検討」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局：　１８ページをご覧ください。協議事項（３）「次期運行計画の検討」について説明します。ここでは、確認のため第４３回会議で協議した次期路線の見直しの方向性について改めて整理しています。具体的には、平成３０年度に実施したアンケート調査結果に基づき、バス路線維持のための税金負担を現状並みとすることとし、「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」の３つの方向性で路線を見直していきます。

続いて１９ページをご覧ください。（２）路線体系見直しの基本的な考え方ですが、現行経費の範囲内で運行本数を増加させるためには、路線を短くする必要があります。そこで①豊鉄バスと並走する豊川市民病院～豊川駅前間におけるコミュニティバスの運行を廃止し、豊川市民病院より西側の運行本数を増やします。次に、②国府駅～豊川市民病院間における音羽線と御津線の運行本数を減らし、音羽地区と御津地区における運行本数を増やします。最後に③市役所～ゆうあいの里における、ゆうあいの里小坂井線の運行を、豊川国府線に任せ、小坂井地区における運行本数を増加します。

続いて（３）運行ダイヤ見直しの基本的な考え方ですが、①と②の音羽線と御津線の運行ダイヤの考え方としては、両路線は市民病院方面に向かう午前中の便の利用が多く、音羽・御津地区から国府駅を越えて利用する割合は一部の便では利用者数の半数前後みられることから、午前中は直通便の運行、または国府駅での他路線との乗継利便性を確保する運行ダイヤとします。また、③ゆうあいの里小坂井線の運行ダイヤの考え方としては、小坂井地区からゆうあいの里に向かう便は午前中発の利用が多く、そのうち市役所を越えて利用する割合が２５％みられることから、豊川市民病院でゆうあいの里方面へ運行する豊川国府線との乗継利便性を確保する運行ダイヤとします。

続いて２１ページと２２ページをご覧ください。ここからは、具体的な運行ルート変更案と考え方の説明になりますが、今回素案としてお示しするルートは、１８ページから２０ページまでの見直しの方向性や考え方に基づいて、まずは最も距離が短くなるように設定したルートになります。また、運行事業者には確認いただいているものの、公安委員会や道路管理者の確認はこれからの段階のものであることや、今回、委員の皆さまのご意見も伺うことを通して変更もあり得るルートであることをご承知おきください。なお、資料の見方ですが、見開き左側のページがルートの素案で、考え方のポイントは吹き出しで説明文を掲載しています。また、見開き右側のページには、参考資料として左側のページの吹き出し番号に対応したデータ等を適宜掲載しています。

それでは豊川国府線について説明します。豊川市民病院～豊川駅前間は、利用率が低く、豊鉄バスと一部並走しているため、豊鉄バスに運行を任せます。また、ここで空いた時間を活かして、路線の長いゆうあいの里小坂井線の姫街道北側半分の運行を任せることによ

り、八幡地区を中心に巡回する路線とします。

続いて２３ページと２４ページをご覧ください。ゆうあいの里小坂井線ですが、姫街道北側半分を豊川国府線に任せることで、小坂井地区における便数を増加します。また、利用率や利用者数が少ない区間のルートを見直します、資料には記載していませんが、実際にダイヤを組んでみて十分な便数が確保できそうであれば、もう少し小坂井地区を広く回れるルートにすることも検討しています。

続いて２５ページと２６ページをご覧ください。御津線ですが、豊川市民病院～市役所間は利用率が低く、豊鉄バスと一部並走しているため、豊鉄バスに運行を任せます。また、国府駅～御津地区の運行ルートは、地域協議会でも協議し、御津地区地域路線と合わせて一体的に見直しを行った結果、地域路線で廃止する一部のルートを、御津線が代わりに運行することとします。また、愛知御津駅北側付近の赤色破線で示すルートも検討しています。

続いて２７ページと２８ページをご覧ください。御津地区地域路線ですが、地域協議会で協議し、御津線と連携して見直しました。国府駅から御津支所、愛知御津駅前を経由し、新田西を結ぶルートを基本とし、毎日同じルートを運行します。また、運賃を１００円から２００円とします。

続いて２９ページと３０ページをご覧ください。音羽線ですが、豊川市民病院～市役所間は利用率が低く、豊鉄バスと一部並走しているため、豊鉄バスに運行を任せることとしました。また、地域協議会でも協議し、大榎橋～山口間を片道運行として運行の効率性を向上します。

続いて３１ページと３２ページをご覧ください。一宮地区地域路線ですが、地域協議会で協議し、利用者が少ない上に遠回りになっている区間の運行を廃止するとともに、地域協議会で実施したアンケート結果を踏まえ、利用率が低い東回りを、「チアーズいちのみや」のショッピングセンター前を経由するルートに変更することとしました。

続いて３３ページをご覧ください。一宮線ですが、豊川駅前～本宮の湯間における乗降者が少ないため、一宮大木土地区画整理事業地区を通るルートで検討しましたが、大型バスで運行できない箇所があったため、現行ルートのままとします。

続いて千両三上線は現行ルートのままとしていますが、三上側の運行エリア拡大についても検討しています。

続いて３４ページをご覧ください。音羽地区地域路線と御油地区地域路線ですが、協議会で協議し、現行ルートのままとします。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：　小坂井地区に住んでいるため、資料２３ページの図について、小坂井地区はこれから広く回ることを検討しているということでありがたいと思っています。西小坂井駅の南に多くの方が住んでいますが、すごく便が悪いです。海洋センターもあるので地域の方がそこへ行きたいと言っている話も聞きますし、総合青山病院も需要がありますので、この小坂井周辺を検討していただけるとありがたいです。

事務局：　ご意見ありがとうございます。いただいたご意見をもとに路線を検討していきたいと思います。総合青山病院については、昨年度会議の中で少し話をさせていただいたことがあり、現在名鉄伊奈駅、ＪＲ小坂井駅から病院が無料のバスを走らせており、便数も確保されているため、総合青山病院までについてはそのバスを使っていただきたいと考えていま

す。それ以外の地域については検討したいと考えております。

座　長：　西小坂井駅の南は道が狭いので大変と思いますが、検討していただきたいです。

委　員：　２点あります。１つは無くなるバス停の中で、ある程度利用者がいますけどやむを得ず廃止するバス停はありますか。もう１つは御津地区の地域路線が今までは国府駅まで行っていたのが行かなくなって、料金が大幅に変わるところはあるのかどうか伺いたいです。

事務局：　資料２４ページの下段は、見直しによって廃止されるバス停の利用頻度の実態です。新桜町でほぼ毎日利用されるという２名の方も、最新のデータでは利用しなくなったようで適宜最新のデータを知った上で検討する必要があります。もう１点乗継券の廃止をしたいと昨年度から説明させていただいていますが、その点については毎月の集計が煩雑になっていることと、利用者の方から乗継券がどこで発行されるのか分かりにくいというご意見もありましたので、これを期に改善できればと考えていました。先日、御油の方と話していた時に「御油の乗継券がなくなると困る。」という意見もありましたので、それについては慎重に考えていきたいと思います。一方で今回の廃止区間によって豊鉄バスとコミュニティバスにそれぞれ初乗り運賃がかかってしまうと考えられますが、それについてはフリー乗車券の回数券化等で運賃の負担軽減を考えていきたいと思います。どこまでできるのかは運行事業者との協議が必要になりますので、１２月には詳細を議論させていただきたいと思います。

委　員：　結果として負担増の部分が出てきた場合にある程度チェックしていただいて、フリー乗車券を導入する場合は情報提供がしっかりできると良いと思います。

座　長：　他にありますか。

委　員：　今回の見直し案の運行開始は、いつ頃を目標にしていますか。できたらスケジュールを資料に記載していただけるとありがたいです。

事務局：　令和３年１０月からの運行開始を考えています。

委　員：　今回廃止、新設される部分と、バス停勢圏のカバー率の兼ね合いを含めて、本日の議題でもあったデマンドタクシーはどうなるのですか。例えば、廃止される部分はデマンドなどでカバーするのかなど、全体的な姿がもう少し示されると、先ほど指摘のあったバス停がなくなったらその利用者はどうなるのかもみえてきます。路線を変更すれば、多かれ少なかれ利便性が損なわれる部分は出てきてしまうと思います。そういった人たちのケアや、デマンド、バス停勢圏、目標との関連を整理していただけると良いと思います。

事務局：　廃止するバス停については、それによって不便になる方は当然生じてしまうため、今回デマンドの実証実験がうまくいって、ひとつの移動手段として位置付けることができたのであれば、計画の中に盛り込んでケアしていきたかったですが、それほどの結果が出なかったので難しいと思っています。ただ、次の結果を踏まえて、廃止バス停の区域をデマンド運行することも考えて検討していきたいです。

座　長：　バス勢圏のカバーに対し、それ以外のサービスでさらにカバーできるなどといったことも表現することが大切だと思います。

委　員：　一宮地区地域路線の中でも廃止のバス停はありましたが、年間の利用者数などを用いて地域に説明しました。中には少数の人を切るのかというご意見もありましたが、公共交通機関という性格上、できるだけ多くの人の利便性を優先しなければならないという説明をして何とか納得していただきました。

委　員：　ぎょぎょランドに勤めている方がおり、ぎょぎょランドは１日バスが３～４本くらいし

かなく、中々利用のお勧めができなかったということを聞いておりました。今回の見直しで名鉄八幡駅から出るとなると、かなり利用する方が増えるのではないかと思い、１日何本あるのか気になっています。

座　長：　多分本数は増えます。ある程度経費を抑えながら本数を増やしてほしいという声が大きくなると、どうしても路線を短くするということが必要になります。来年の１０月まであと１年しかありません。長いようで意外とタイトなスケジュールですので、地域の皆さんで意見交換をしていただくことが大切かなと思います。それと、今利用していて廃止バス停が発生することで利用がしにくくなってしまう人をどのようにサポートするのか、皆さんで議論していく必要があると思います。

座　長：　他にいかがですか。

委　員：　なし。

座　長：　それではまた皆さんにご意見をいただいて、年内ぐらいにはもう少し具体的な見直し案をお示ししていきたいと思います。それでは次期運行計画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。

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：　次回の第４７回会議は１２月２１日（月）午後２時から豊川市役所本庁舎３階本３１会議室で開催致します。後日事務局より文書にてご案内致します。

座　長：　その他に何かこの機会にご意見はありますか。

委　員：　豊鉄バスの乗合事業について状況をお話します。４月、５月は利用者が半減しました。６月、７月には７０％程に回復しましたが、８月に第二波がきた関係で７割を割るような現状が続いております。豊川市内の豊川線と新豊線に関しては、前年比７５％という結果になっており、そのような状況が続いておりますので、これからもよろしくお願い致します。

座　長：　このようなご苦労されている部分をご理解いただいて、あまり公共交通で感染が広がったという話も聞きませんので、他のことも含めて皆さんで応援していただきたいと思います。何かご意見があれば、事務局に知恵を授けていただきたいと思います。よろしくお願いします。

それでは第４６回豊川市地域公共交通会議を閉会致します。ありがとうございました。

以上