

第10回豊川市交通協議会議事録

1 日 時： 令和8年6月25日（木）10：00～12：00

2 場 所： 豊川市役所 本庁舎3階 議会協議会室

3 出席者： 松尾幸二郎委員（豊橋技術科学大学）

原田光一郎委員（中部運輸局愛知運輸支局 小田春樹代理出席）

高臣綾子委員（愛知県都市・交通局交通対策課 鈴木翔太代理出席）

鵜飼哲基委員（愛知県東三河建設事務所）

内藤真一委員（名古屋鉄道株式会社）

今川孝英委員（豊鉄バス株式会社）

鈴木英司委員（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）

稲垣祐一委員（豊川市連区長会）

美馬ゆきえ委員（豊川市老人クラブ連合会）

渡邊万美子委員（Hiyocco club）

廣瀬克夫委員（豊川市副市長）

木村晋也委員（豊川市福祉部）

山本英樹委員（豊川市都市整備部）

4 欠席者： 樋口恵一委員（大同大学）

菊池雄委員（愛知県豊川警察署）

井上雅隆委員（東海旅客鉄道株式会社）

5 事務局： 川嶋次長（豊川市都市整備部）

本多課長、井野課長補佐、伊藤係長、酒井主事、竹内主事、平野主事
（豊川市都市整備部市街地整備課）

6 傍聴人： 6人

7 次第

（1）あいさつ

（2）報告事項

議題1：豊川市総合交通戦略の推進状況

議題2：令和8年度利用促進に関する取組

議題3：令和8年度自動運転バス実証実験

（3）協議事項

議題1：令和7年度決算及び令和8年度補正予算（案）

議題2：令和8年度デマンド型交通実証実験及び一宮地区地域戦略の休止（案）

議題3：豊川市コミュニティバス路線見直し（案）

議題4：豊川市地域公共交通計画（別紙）の令和9年度事業分の認定申請（案）

（4）その他

8 議事内容

(1) あいさつ

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10回豊川市交通協議会を開催いたします。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、交通協議会の事務局を所管しております、豊川市都市整備部次長の川嶋と申します。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。

皆様方におかれましては、豊川市交通協議会委員の就任についてご快諾をいただき、誠にありがとうございました。委員の任期は、豊川市交通協議会設置要綱の第4条の規定に基づき、令和8年度・令和9年度の任期2年となっておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、始めに委員の皆様のご紹介をさせていただきます。委員名簿と配席表をご覧ください。この委員名簿の順にご紹介させていただきますので、よろしくお願いいたします。

豊橋技術科学大学 松尾幸二郎様、中部運輸局愛知運輸支局 原田光一郎様の代理で小田春樹様、愛知県都市・交通局交通対策課 高臣綾子様、愛知県東三河建設事務所 鵜飼哲基様、愛知県豊川警察署 菊池雄様、東海旅客鉄道株式会社 井上雅隆様、名古屋鉄道株式会社 内藤真一様、豊鉄バス株式会社 今川孝英様、豊鉄タクシー株式会社 鈴木英司様、公益社団法人愛知県バス協会 小林裕之様、愛知県タクシー協会 鈴木榮一様、愛知県交通運輸産業労働組合協議会 河合公紀様、豊川市連区長会 稲垣祐一様、豊川市老人クラブ連合会 美馬ゆきえ様、Hiyocco club 渡邊万美子様、豊川市 廣瀬克夫、豊川市福祉部 木村晋也、豊川市都市整備部 山本英樹、以上の皆様に出席いただいております。

なお、大同大学 樋口恵一様、愛知県豊川警察署 菊池雄様、東海旅客鉄道株式会社 井上雅隆様は、本日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。

本日の会議開催につきまして、豊川市交通協議会設置要綱第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。

本日の協議会次第を机の上にお配りしております。この次第には配付資料一覧を記載しております。こちらの配付資料につきましては、資料数が多いため詳細な読み上げは省略させていただきます。なお、主な資料につきましては①第10回豊川市交通協議会次第から、⑩豊川市公共交通マップまでとなります。これらの資料がお手元にございますか、ご確認ください。不足している場合は事務局にお申し出ください。

続きまして、本協議会における会長等についてご説明いたします。

会長等の選任につきましては、豊川市交通協議会設置要綱第5条第1項により、会長1名、副会長1名、監事2名を置くこととなっております。

同条第2項により本協議会の会長は副市長と定めておりますので、豊川市副市長の廣瀬委員が務めることとなります。

ここで、会長からごあいさつを申し上げます。よろしくお願いいたします。

会 長： 会長の廣瀬でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員の皆様におかれましては大変ご多用の中、本協議会にご出席いただき誠にありがとうございます。また、平素より本市にかかる地域交通行政の取組に対し格段のご高配をいただいておりますことを改めてお礼申し上げます。

我々が社会生活を営むということはまさに暮らしであり、生活するということは移動すること、移動できることです。それが始まりであり、すべてがつながる基だと思っております。この場は、豊川市民の暮らしを考えていただく場だと私は捉えております。とはいっても、本市に係る地域交通の公共交通に関しては、やはり限られたリソースの中でそれをどのように効果を最適化させるかということになってくるかと思っております。この場を通して皆様が豊川市民の暮らしに向き合って、その最適化についてお考えいただけると大変ありがたいです。

本日の会議は、報告事項としましては豊川市の総合交通戦略の進捗状況、利用促進に関する取組、自動運転バスの実証実験についてご報告があります。また協議事項としまして、デマンド型交通実証実験、さらにコミュニティバスの路線の見直しなどご審議をいただく予定をしております。

限られた時間ではございますが、皆様の活発なご意見をいただきますようお願い申し上げます。私からは以上となります。よろしくお願いいたします。

事務局： ありがとうございます。次に副会長及び監事ですが、設置要綱第5条第3項により会長が指名することとなっておりますので会長から指名をお願いいたします。

会 長： 副会長には、都市整備部の山本委員、監事には愛知県タクシー協会の鈴木委員と福祉部の木村委員を指名させていただきます。よろしくお願いいたします。

事務局： 次に、設置要綱第6条第3項により会議の座長を会長が指名することとなっておりますので、会長から指名をお願いいたします。

会 長： 本交通協議会の円滑な運営と進行を図るために、学識委員である豊橋技術科学大学の松尾委員に座長を指名させていただきます。よろしくお願いいたします。

事務局： それでは、これよりお配りしました資料に基づき会議を進めさせていただきます。ここからは座長に会議の進行をお願いいたします。

座 長： 指名されましたので、昨年度に引き続きまして座長を担当したいと思います。よろしくお願いいたします。

会議に入る前に、お手元にお配りいたしましたパンフレットに基づき中部運輸局愛知運輸

支局より説明がありますのでお願いいたします。

支 局： お手元に「活発で良い議論ができる会議のために。（国土交通省）」というパンフレットがございます。こちらをもとに公共交通会議について毎年、年1回目の会議の際にはご説明をさせていただいております。

（1ページ目） まず、「全国の地域公共交通が、いま、大ピンチです！」とあります。利用者減少が続いていまして、タクシー、バス、鉄道が影響を受けているということが書かれております。この利用者の減少自体は今に始まったわけではなく徐々に進捗していて、昨今は少子高齢化による人口自体の減少や、数年前にはコロナが発生しまして、そういう影響を非常に大きく受けて減少割合が年々増加している状況でございます。

その下にグラフがありますがこれはとても古くて、26年とあるのは平成26年のことでして、早急に直そうと話をしております。その後27、28、29、30年ぐらいまでは緩やかに減少が続いて、令和に入ってコロナの影響を受けてここからガクッと激減して、その後コロナの終息に合わせて徐々に右肩上がりで回復傾向にあります。大分戻ってきているところですけども、最近、その戻り傾向が横ばいになってきているというグラフがこの後続くかと思っております。

このような状況が運行事業者の経営を徐々に圧迫して、最終的には苦渋の決断ということで、利用が少ない路線については縮小、減便、廃止ということが全国各地で起こっている状況でございます。

一方、「地域みんなが豊かに暮らすために、地域の公共交通はとても重要です。」とありますとおり、日常の買い物や、学生さんであれば通学、働いていれば通勤、また観光地へのアクセスのために使われるということで、公共交通は「移動の足」として非常に重要な役割を担っている点については、皆さんもご認識いただけていると思っております。

ですので、公共交通を取り巻く環境が厳しくなっている中、いかにこれを維持・活性化していくかということが重要になってまいります。地域にお住まいのこの地域に精通されている皆様のご意見を様々結集して、5年後、10年後も存続が可能となるような地域公共交通を構築していく。そのために今何ができるか、将来何をしていかなければならないかということを考える必要がございます。こういう議論の場がこの会議であるにご理解いただければと思っております。

（2ページ目） 先ほど、公共交通会議において意見を持ち寄って今後の取組を決めるというお話をしたのですが、具体的な内容というところで大まかに書いてあります。「運行について」ということで、ダイヤ、どこを通るか、停留所、運賃、安全性も含めてニーズに合っているかという議論。また、きょうの話題にもありますが、利用者を増やす、乗ってもらえる公共交通にするためにはどうすればいいかという議論。

また、会長の方からもお話がありましたが、地域全体の公共交通の将来ということで、乗り継ぎなども含めてまち全体のあり方も考えつつ、この地域に落とし込んでいくということが非常に重要であると考えておりますので、こういう地域全体の考え方も考えながら議論していただく必要がございます。

一番下に「せっかく参加する会議。あなたの意見で公共交通を良くするためにはどうすればいいのでしょうか？」とありますけれども、これに対して皆様はどういった形でこの会議に

臨めばよいかということ、次の3、4ページの見開きのところで説明させていただければと思います。

それぞれ皆様のお立場で議論を進めていただく形になりますが、左上の住民代表の方を例にとってみますと、実際に利用する上で課題とか困ったこと、またその課題解決に向けての必要な取組のご提案など、率直なご意見をいただければと思っております。それらが課題解決のきっかけとなり、議論の発端になるのではないかと考えております。

会議自体は発言にハードルを感じることなく、普段使いの公共交通、バスを利用される際の疑問や課題認識を持ち寄ってご発言いただければ、よい会議になるのではないかと考えております。

(5ページ目) タイトルに「次回の地域公共交通会議で・・・」とありますけれども、会議でご発言、議論していただく際に、あらかじめ公共交通会議の事前送付で資料を送っていただいている場合、事前に目を通して気になる点や疑問点などを前もって整理していただくと、当日の発言もスムーズになるかと思っておりますので、このチラシに書いてあるような一連の流れをイメージいただいて会議に臨んでいただけますと幸いです。

(6ページ目) 「公共交通会議をより良くするポイント」ということで1、2と書いてあります。「地域における公共交通の役割や将来を考えて議論しましょう!」というところですが、議論をいただく中で、それぞれ様々なお立場がございますので譲れない部分とか意見がぶつかるというケースもあろうかと思います。そういった議論になっても、最終的には妥協点を探っていただきたい。一方的な議論になると進むものもなかなか進まなかったり、それが禍根になったりということもありますので、議論についてはお互いに譲れる部分を模索していただきながら、前向きな議論にご協力をいただきたいと思っております。

説明が至らない部分があるかと思いますが、お時間のあるときにまたこのパンフレットを見ていただいて、今後の会議にご活用いただければと考えております。

座 長： ありがとうございます。

続いて、本日の協議会の議事録署名人を指名させていただきます。

豊鉄バス株式会社の今川委員と、豊鉄タクシー株式会社の鈴木委員にお願いしたいと思っております。後日、事務局より議事録を送付させていただきますのでご署名をよろしくお願いいたします。

本日の資料の中に、豊川市総合交通戦略・概要版・資料編が配付されているかと思います。これは令和8年度3月のもので、昨年度まで2年間かけてこれまでの計画から改定しました。今まで「公共交通計画」だったのが「総合交通戦略」と、もう少し広い計画になりました。

この総合交通戦略の13ページに「将来像」が載っています。「まちをつなぐ ひとがつながる にぎわいあふれる とよかわ」。大きな方向性としてはこういうまちを目指しながら、個別のいろいろな施策等々を実施していく。交通協議会はそれに必要な会議ということになっておりますので、皆さん、大きなところでは同じ方向を向いて、個別の施策についてはいろいろご意見をいただきながら進めていければいいかと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(2) 報告事項

議題 1 : 豊川市総合交通戦略の推進状況

議題 2 : 令和 8 年度利用促進に関する取組

議題 3 : 令和 8 年度自動運転バス実証実験

座 長 : 次第に入ります。本日、報告事項が 3 点ございますが、こちらについてまとめてご説明をお願いいたします。

事務局 : 事務局の都市整備部 市街地整備課 都市交通係の伊藤と申します。よろしくをお願いいたします。恐れ入りますが、座って説明させていただきます。

それでは、報告事項(1)～(3)につきましてポイントを絞って説明させていただきます。A3 版「第 10 回豊川市交通協議会資料」の 2 ページをご覧ください。

【報告事項(1)】豊川市総合交通戦略の進捗状況についてです。

令和 8 年 3 月に策定した豊川市総合交通戦略で掲げる施策や実施スケジュール等になります。1-2 施策の進捗状況のカッコ【 】は施策の該当番号になります。一宮・音羽・御油・御津で地域協議会を開催し、デマンド型交通実証実験の報告、日曜運休・路線延伸、各路線の実績報告などが協議・承認されました。また、利用促進イベント等の実施といたしまして、「豊川市内バス小学生運賃無料キャンペーン」、おいでん祭の働く車コーナーで豊鉄バスとコミュニティバスの乗車体験を実施しました。豊川市総合交通戦略の施策につきましては、チェックリストを作成し、施策の進捗状況を年 1 回程度、豊川市交通協議会にてご報告するよう考えています。

続いて 3 ページをご覧ください。豊川市コミュニティバス利用者数の推移については、増加傾向で推移していますが、8 年 4 月現在の回復率はコロナ禍前の 83.3%となっています。

続いて 4 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結果です。国から補助金を受けて運行しているコミュニティバスの一部路線について、令和 8 年 1 月に中部運輸局に報告しました。これに対し令和 8 年 3 月 27 日付で評価結果の通知がありましたので報告します。評価できる取り組みとして、東三河地域公共交通活性化協議会による利用促進の取り組みや、介護高齢課との連携によるバス体験乗車等について評価を得ました。また、総合交通戦略に基づく公共交通サービスの確保維持、乗降データを活用した分析、デマンド型交通の導入に関する検討等に期待が寄せられています。

続いて 5 ページをご覧ください。

【報告事項(2)】利用促進に関する取り組みについてです。

令和 8 年度に実施する取組の実施期間と内容をページ左上に記載しています。

コミュニティバスの乗り方教室や東三河地域で連携した取組として、例年同様に「夏休み小学生 50 円バス」を実施します。6 ページをご覧ください。「小学生 50 円バスで！東三河夏休みフォトラリー」を初めて実施します。この企画は、公共交通を利用した東三河地域内へのおでかけを促進する事業で、参加者がフォトスポットを訪ね、見本と同じ写真を撮影し、ポイントを集めて応募するというものです。

事務局： 続きまして、7 ページ【報告事項（3）】令和8年度自動運転バス実証実験について、事務局の都市整備部 市街地整備課 都市交通係の竹内より説明させていただきます。恐れ入りますが、座って説明させていただきます。

事業の目的は、バスの運転手不足対策と豊川稲荷御開帳に合わせた賑わい創出及びパークアンドライドの実施です。運行は今年 11 月の豊川稲荷御開帳期間に合わせて実施します。自動運転レベルは、昨年度実施したレベル 2 に加えて、特定の条件を満たす限定された領域で、運転操作の全部を代替するレベル 4 相当での運行も予定しています。バス停数は、パークアンドライドの利用を想定し、2 か所とします。運行区間は図のとおりですが、イオンモール豊川から豊川稲荷西まで区間往復約 10.5 k m をレベル 2 で運行します。レベル 4 相当運行については、別途、閉鎖空間を設定し、レベル 2 運行ルートに追加する形での運行を予定しています。報告事項（1）～（3）の説明は以上です。

座 長： ただいまご説明いただいた内容について、ご質問・ご意見等がございましたらお願いいたします。

委 員： 報告事項（3）自動運転バス実証実験でのパークアンドライドの実施という説明についてうかがいます。要はイオンモール豊川に車で来られて、そこから自動運転バスを活用して豊川稲荷に参拝するというのを想定されているかという点。また、閉鎖空間でのレベル 4 相当というのは、どこでやられるかというイメージはありますか。

事務局： おっしゃられたとおり、イオンモールの駐車場に車を停めて豊川稲荷まで行くようなパークアンドライドを想定しているところです。

もう一つのご質問のレベル 4 相当の閉鎖空間での実施について、現在予定しておりますのは、イオンモール豊川の臨時駐車場を活用させていただくというものです。やはり一般車両や一般の歩行者の方が入る空間では実施できないということです。一般車両や歩行者の方が入らないような閉鎖空間をつくり、その中を運行する予定で考えております。

座 長： これは自動運転バス事業の中でパークアンドライドを活用するという、自動運転の話がメインになっていることだと思うのですが、今回御開帳があるので、やはりパークアンドライドというのは自動運転に限らずある程度考えていった方がいいのではないかと思います。イオンモールの場合は近くに鉄道もあるので、例えば「イオンに車を留めて鉄道で行く方法もあります」という周知。あるいは豊橋からバスでなど。自動運転に限らずパークアンドライドの取組はやった方がいいのではと思っています。

さらに、令和 12 年の大開帳もあります。また、毎年のお正月時期はかなり混雑することにより、むしろバスのダイヤやルートを変えないといけないという公共交通側からしてみると本末転倒の状況にもなっているので、そういう状況を改善していくという意味でもパークアンドライド施策の検討にも関わってくると思うのです。

今回せっかく御開帳がありますので、それに関する取組をやっていただくといいのかなと思いますが、いかがでしょうか。

事務局： 座長が言われるとおり、周辺が混雑するだろうという想定の中ではやはり公共交通を利用されるように促していくことは必要だと考えております。

ただ、72年ぶりの御開帳ということから、どれぐらいのお客様が豊川市にお越しになるかは想定が難しいところがあるのですが、なるべく公共交通を上手に使うって参拝していただくような仕組みづくりは少し検討していきたいと思います。また、どのようなイベントを行うかなど情報収集しながら検討していきたいと考えております。

座 長： ありがとうございます。ぜひよろしく願いいたします。

もう一点だけ、いつも発言させていただいております「夏休み小学生 50 円バス」。これは東三河の特徴的な取組ですばらしいなと思っております。今年はそれに「フォトラリー」をあわせて乗る目的も一緒に創出するという事で、これも非常にいいと思いますが、できれば行政の取組だけではなくて、この 50 円バスにあわせて商業施設も何かやろうという取組に広がっていくとすごくいいのかと以前から思っています。

おそらく小学校にはチラシを配られているかと思いますが、ぜひ商業施設の方々にも周知していただくと、何かやってくださいとお願いまではできないかもしれませんが、もしかしたら「あわせて何かやろうか」と、商業施設だけでなくいろいろな施設の方が考えられるかもしれないので、周知をぜひお願いしたいと思います。

そのほかいかがでしょうか。

委 員： 自動運転バスについて確認です。11 月 1 日の御開帳のレベル 4 の内容はいいと思いますが、今 6 月が終わろうとして、7、8、9、10 と 4 か月間ありますが、それまでこの自動運転バスをトライされないのですか。

前は私も同乗しましたが、まだまだ不十分なところがあるので、この 11 月に向けてではなく定期的に、例えば月一回、自動運転バスのトライをして確実なものにしていく。そういう試みはないのでしょうか。

事務局： 自動運転の運行については、非常にコストがかかるものであり、国の補助金をいただきながら事業を進めているところでございます。運行事業者等も年度ごとに担っているということもあり、これから皆さんにご報告をさせていただいてから事業者を決めていこうと考えています。

長期的にできれば一番いいと思っはいるところですが、コスト面などを含めると、どうしても短期で集中してやる、今はそういう状況となっております。なるべく費用的なものも含めていろいろ考えていきたいと思っておりますが、今年度についてはその期間に実施しようということで、事前周知などしながら多くの方に乗っていただくように進めていきたいと考えております。

委 員： 素朴な疑問ですが、先ほどの「夏休み小学生 50 円バス」、「東三河なつやすみフォトラリー」についてです。バス一乗車 50 円、乗り継ぎの場合はおそらく追加料金が要らないと思うのですけれども、例えばフォトスポットを 1 日で 5～6 か所回りたいたいと思っている子どもたちが、一度降りてそのフォトスポットで写真を撮り、次のバスが来るまでに 30 分待つと、その降り

たところで何かやることがあるのでしょうか。また、その5～6か所回るときに、乗り継ぎではないので一回一回お金を払う、例えば250円、300円という感じで6回分払うとなると、「1日フリー乗車券」の250円の方がいいのでしょうか。

事務局： フォトスポットについては、8市町村でそれぞれ3か所程度スポットの設定をしています。例えば豊川市では赤塚山公園や本宮の湯などを設定しており、そこに行っていただいて、過ごしてもらう場所はあるかと思っています。ほかの市町村についても観光スポットをフォトスポットに設定しております。

運賃につきましては、豊川市では乗り継ぎスポットであれば50円のまま次の路線に乗り継いで行くことはできますが、場所によってはやはり一旦降りてまた乗り直す場合であれば改めて50円がかかります。例えば豊川市内だけでなく、豊川市外のフォトスポットに行くと追加料金がかかることがあるため、「1日フリー乗車券」を買っていただいた方が安くなる場合があるかと思っております。

委員： 例えばここからイオンモールだけに行くための50円乗車だと意味がライトに伝わるのですが、スポットを5～6か所回ったときに、子どもにどのように説明していけばいいのかというのもあるので、具体的にもう少しわかりやすくしていただけるといいかと思います。

座長： 「1日フリー乗車券」は市内だけなので、少し説明が難しいかと思います。ちなみに、乗り継ぎ券を発行するようなことはできるのですか。

事務局： 運用上かなり難しいです。

座長： 乗り継ぎ券の発行や、フォトスポットのところで降りた場合には、「フォトスポットで降りた券」のような。それだったらもう一回乗れる、など。

事務局： そこまでの方法は、考えておりません。

座長： わかりました。今回、フォトラリーは初めて実施ということなので、もしかしたら実施するとそういうこともまた上がってくるかと思っています。今のご意見は非常に重要な点だと思います。市を越えてのフリー乗車券はあまりないですが、「このくらい降りて乗るのだったらこちらの方がお得です」ということでフリー乗車券を案内すると、フリー乗車券があるという周知にもつながります。

ただ、次年度等に向けてです。先ほど、フォトスポットで写真を撮ってほしいけれども一回降りるとお金がかかってしまうということ。ぜひまたご検討いただくといいかと思います。

委員： 今回、東三河地域公共交通活性化協議会の中でこの50円バスは取り組んでいるということので我々も協力しているのですけれども、周知も含めた新しいイベントを今回やられるという認識はしております。

今、松尾先生がおっしゃったとおりで、おそらくやっていくといろいろな問題や今後の課

題も出てくると思っています。乗り継ぎというものがどうしても発生するものですから、この豊川市内はカバーするということではあると思うのですが、いろいろな路線をまたいでいくとなかなか難しいところも出てくると思います。次回以降の課題出しを今回できるだけしていただきながら、またこの活性化協議会の中でいろいろ議論して今後に向けた施策を検討していきたいと思っています。

私どもも協力できるところは協力していきたいと思っています。これが活性化して、50円バスに皆さん多く乗っていただけるというのが一番の目的になってくると思います。ここに向けての課題が出てくるはずですから、そこをしっかりと解決できるような施策を組んでいきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

座 長： ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

そのほかいかがでしょうか。

(意見なし)

(3)協議事項

議題1：令和7年度決算及び令和8年度補正予算（案）

座 長： 続いて、協議事項に移ります。

協議事項につきましては皆さんからご意見等をいただいた後、承認という手続をとらせていただきたいと思いますのでお願いします。

まず(1)「令和7年度決算及び令和8年度補正予算（案）」について、ご説明をお願いいたします。

事務局：事務局の都市整備部 市街地整備課 都市交通係の伊藤より説明させていただきます。恐れ入ります。座って説明させていただきます。

8ページをご覧ください。

【協議事項(1)】「令和7年度決算及び令和8年度補正予算（案）」についてです。初めに、令和7年度豊川市交通協議会の決算書について説明します。

歳入については、市からの負担金 2,254,000 円、令和6年10月から令和7年9月運行分フィーダー補助金 7,544,000 円、令和6年度地域公共交通会議余剰金の繰越 424,162 円、預金利息 3,339 円を合わせて、合計で 10,225,501 円となりました。

歳出については、「1 需用費 1 消耗品費」として、カラープリンタのインク代など事務用消耗品やイベント啓発品で 575,319 円、「2 印刷製本費」として、バスマップなどの作成で 1,016,400 円、「3 委託費 1 委託料」として、バスの乗り方教室や豊川市公共交通フェスタに係る委託で 231,280 円、「4 雑費 1 繰出金」として令和6年度の公共交通会議の余剰金の市への返戻と令和6年10月から令和7年9月運行分フィーダー補助金の返戻 7,968,162 円を合わせて、合計で 9,791,161 円となりました。

歳入と歳出の差額は 434,340 円となり、これについては令和8年度予算に繰り越し、令和8年度予算から市へ返戻します。決算報告については以上です。

座 長： ただいま説明いただいた協議事項(1)のうち、令和7年度豊川市交通協議会歳入歳出決

算につきまして、監事の鈴木委員から監査報告をお願いいたします。

委員： ご報告いたします。令和8年3月31日、令和7年度豊川市交通協議会の歳入歳出決算について、諸帳簿及び証拠書類等を監査しました結果、いずれも正確かつ適正であることを認めます。

座長： ありがとうございます。

続きまして、令和8年度豊川市交通協議会歳入歳出補正予算（案）につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

事務局： それでは、9ページをご覧ください。令和8年度豊川市交通協議会の補正予算案について説明します。先ほど令和7年度決算で説明しましたとおり、令和7年度交通協議会予算の残額を市へ返戻するため、令和8年度予算の補正額として、歳入の「2繰越金 1繰越金」に433,340円計上し、歳出の「4雑費 1繰出金」にも同額の433,340円を計上し、市へ返戻するものです。説明は以上です。

座長： ただいま決算、それから今年度の予算についてご説明いただきました。こちらの内容について、ご質問ご意見等ございましたらお願いいたします。

（意見なし）

座長： 特にご意見等もございませんので採決に移りたいと思います。
こちらの内容について、ご承認いただける方は挙手をお願いいたします。

（全員挙手）

座長： では、全員承認ということで進めていただきますようお願いいたします。

議題2： 令和8年度デマンド型交通実証実験及び一宮地区地域路線の休止（案）

座長： 協議事項の（2）「令和8年度デマンド型交通実証実験及び一宮地区地域路線の休止（案）」について、ご説明をお願いいたします。

事務局： 事務局の都市整備部 市街地整備課 都市交通係の酒井と申します。よろしく申し上げます。恐れ入りますが、座って説明させていただきます。

10ページをご覧ください。【協議事項（2）】「令和8年度デマンド型交通実証実験及び一宮地区地域路線の休止（案）」についてです。

令和7年度にプレ実証実験として実施したデマンド型交通実証実験「おためしカー」について、令和7年度の課題等を踏まえて本格的な実証実験を行うことと、あわせて実施期間中は一宮地区地域路線の運行を休止するものです。

事業目的は、昨年度と同様、一宮地域の公共交通の課題を解決する新規移動手段の検討で、

運賃・サービスも、昨年度と同様、1台片道300円で移動できるタクシーサービスとし、障害の手帳をお持ちの方、小学生以下の方が乗車する場合は半額の150円となります。

実施期間については、昨年度15日間でしたが、今年度は11月2日から12月31日の52日間実施します。実施期間中は、コミュニティバス本宮線ののんほい号の運行は休止します。

運行曜日については、昨年度は火曜から土曜までの週5日運行でしたが、今年度は月曜から土曜までの週6日運行とし、日曜日は運休です。

利用時間については、本宮線ののんほい号利用者・昨年度利用実績から8時台を無くした場合の影響が少ないことから9時から17時までとします。

移動範囲については、一宮中学校区の自宅と乗降スポット間の移動ができます。乗降スポットは、本宮線ののんほい号のバス停31か所に加えて、昨年度利用者アンケートで意見の多かった一宮中学校区の医療機関など、新たに12か所追加して合計43か所とします。

利用者登録については、事業者も利用者も予約がスムーズになるように、事前の利用者登録制を導入します。原則として利用者登録をしてもらいますが、利用者登録をしない場合も、利用可能とします。11ページをご覧ください。利用者登録のイメージは画像のとおりです。

周知活動については、昨年度と同様、広報や各所で周知していきます。加えて、今年度は、本宮まつりやいかまい館に「利用者登録ブース」を設けたいと思っています。需要見込みについては、昨年度のおためしカー利用者1日あたり17.5人と、未利用者向けのアンケートで普段の移動手段が「のんほい号」だった3人をあわせて21人を見込んでいます。市の負担額見込みは、昨年度の1日当たりの市の平均負担額は約25,000円でした。今年度は1日あたり30,000円を見込み、52日間分で市の負担額を156万円と見込んでいます。また、利用者、未利用者、事業者アンケートを実施し、利用者満足度や課題などを把握していきます。

今後のスケジュールとして、地元一宮の地域協議会と、市の交通協議会で内容を固め、タクシー事業者や関係機関との手続きを進めていきます。9月から広報や周知活動、利用者登録を開始し、11月2日から12月31日まで52日間実証実験を行います。令和9年3月の交通協議会に結果報告と本格運行について協議ができればと考えております。説明は以上です。

座 長： ただいまご説明いただいた内容について、ご質問、ご意見等がありましたらお願いします。

委 員： 「おためしカー」ということで、期間を延ばして実証実験をやる。課題も出しながら、利用の状況、お客様の満足度というものを見ていく。これは非常に意味のあることかと思っています。

今回、事前登録制を入れていただけるということです。できる限り利用される方のストレスを減らすことも大事なことかと思いますので、地域の方にはできる限り事前登録をしていただいて、スムーズに予約をして移動できるようにしていただけるとありがたいです。事業者側も、ご説明などそういうものの確認で前回かなり時間をとったという状況もありましたので、その課題解決に向けて地域の方のご協力がいただけると非常にありがたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

座 長： ほかの地域でもこういうタクシーを活用した公共交通をやっていますけれども、やはり目的地的によって、この目的地は対象けれどもここは違うとかということで、その事務手続

がかなり大変ということも聞いております。できるだけ改善をしていただくといいかと思えます。そのほかいかがでしょうか。

委員： 確認ですけれども、市の負担額が 156 万円ということと、コミュニティバスとのお金の比較はどのようなのでしょうか。

事務局： 費用負担のどちらが多いか少ないかという部分について、昨年度実施した実績から考えますと、通常コミュニティバス「本宮線のんほい号」は年間で約 900 万円かかります。「おためしカー」は、去年実施した結果で換算すると 644 万円という計算になり、「おためしカー」の制度を利用した方が費用的には下がると見込まれています。

ただ、最初の実証実験でしたので、利用者への周知をこれからまた実施していくことになると、どのぐらい利用者がおみえになるかというところはあると思うので、金額的にどうかというのはまた検証していきたいと考えております。

座長： 利用者が増えていくと、市民にとっては非常にいいことですが市の負担が増えていくという構造のもので、そのあたりは様子を見ながら、というところはあるかと思います。

ただ、もちろん市民の方はその分、便利になって使っているというところもありますので、そのための公共投資という考え方もできるかと思います。ほかの地域とのバランスもあるということで、なかなかこれがいいというわけにはいかないのですけれども、様子を見ながら実施していくということかと思います。これは、前回のときは運休しなかったのですでしたか。

事務局： 昨年度は、今の「本宮線のんほい号」が日曜、月曜運休ですので、それにあわせて「おためしカー」も週 2 日間運休でしたが、今回は日曜のみ運休でございます。

座長： 「本宮線のんほい号」の運休については、2 か月間なので、昨年度でいうと 15 日間ですか。

事務局： そうです。「本宮線のんほい号」は 15 日間運休しました。

座長： わかりました。これは実証実験で一時的に運休ということですが、前回運休した後の「のんほい号」の利用状況がどう変化したかというのと、2 か月間だと前より長い運休なので、それまで定時定路線を使っていた方がこれに移れないと生活スタイルを変えるということになるかと思うので、影響は結構大きいのかなと思います。

そうすると、2 か月間の運休ですので、それなりに本気度をもって「もうこれでいく」というぐらいの気持ちでいかないと難しいかと。要は「やはりちょっと戻した方がいいかな」となると、その 2 か月間利用できなかったお客さんはおそらくなかなか戻ってこないというところもあります。いかがでしょうか。

事務局： 昨年は、実証実験が終わった後の「のんほい号」の利用状況については、水不足の関係もあって温浴施設が休館になったということもあり、実際にどうだったかというところはちょっと検証がしにくい状況となっております。今回の実証実験は長期になるので、昨年も利用

されなかった方にアンケートをとったり、乗車されている方にご意見を聞いたりという動きをしているので、今回の実証実験が終わった後もそのあたりの状況把握には努めたいと考えております。

座 長： 目標 21 人、目標というか見込みですか。これを超えたら実証実験としてはうまくいったということで、これはその後も継続するという見込みになる想定ですか。今年度これで終わりという、その 2 か月間が運休になってしまったことに対して、大分リスクが大きいというか、何のためかなと思ってしまうのです。今後の方向性などの考え方をご説明いただくといいかと思います。

事務局： 今後の方向性については、やはりこのデマンド型交通をご利用されている方のご意見を聞くのと、「のんほい号」に乗られている方のご意見をやはり聞く必要があると考えております。

ただ、「のんほい号」を利用されている方については、予約をしなくても乗れるという感覚はやはり強いものがありますが、バス停まで行けない方が非常に多い地域でもありますので、そのあたりの差をどのように埋めていくかというところを考えたいと思います。

今座長が言われた 21 人というのが、本当にそのラインで決めるかということとまだそういうわけではなくて、費用的な計算の中でそのぐらいが見込まれるのではないかとということですので、そのあたりのラインについてはまた意見を伺いながら考えていきたいと思っております。

座 長： わかりました。ありがとうございます。

また、目的地を今回追加して医療機関を中心にとということです。例えば最近、お子さんがいる家庭だと夫婦共働きでクラブ活動や塾などの送迎が結構負担になっているという話も聞きます。そのような方向けの目的地というのものもあるかと思っています。これは今年度というわけではないですが、ただ、そうすると今度は目的地の歯止めがきかなくなるという考え方もあると思いますので、難しいところであります。

例えばこういうタクシーに小学生、中学生ぐらいが乗って塾などに行くというのは、需要というか、そういうものがあつたらいいなと思いますか。

委 員： あるかないかと言ったら絶対あつた方がいいと思うのですがけれども、確かに私の子もそうですが周囲の子どもたちを見ていると、現状、平日の習い事というのが非常に多く、それに全部親が付き合わないといけないというのが正直本当に課題になっていて、親がやりたいことができずに送迎でゴールデンタイムを奪われているというのが結構あります。そのあたりがクリアになればいいとは思いますが、ただ、一人でタクシーに乗せるというのはやはり不安があるので、安易には考えられないかなということがあります。グループで乗れるのであれば、そういうものもぜひ使っていきたいとは思っております。

座 長： ありがとうございます。また参考にさせていただきたいと思います。
そのほかいかがでしょうか。

委員： この登録証ですけれども、これは紙ベースなのですか。できたら、今携帯でQRから登録することがもう当たり前になっている時代なので、そうしていただいた方が、携帯をたくさん使っている方にとっては、その登録にまず足を運ばなくていいということが考えられます。

また、登録証というのもどういう形で発行されるかわからないのですけれども、紙ベースだとこれをカードケースに入れないといけないとか、余分な1枚ができてしまうので、携帯にこういった登録証が送られてきて、もうその1枚を見せればOKとしていただいた方が携帯1台で出かけられると思いますので、紙ベースと両方選択肢があってもいいのではないかと思います。

委員： おっしゃるとおりだと思うのですが、最近プレミアム商品券と「いなりんPay」の問題がありましたね。私はスマホでやりましたが、私の仲間でも高齢者はスマホが使える人が結構いるのです。私が集めまして講習会みたいなものをやり、そこで対応したということもあるのです。

確かにスマホでできれば便利な人も多いと思いますが、紙ベースもどうしても今のところ残しておきたいと思います。まだスマホに慣れない人がいるものですから、スマホ一本にならないように、そのあたりの配慮はしていかなければいけないと思います。そのスマホの操作ができないために利用を控えるようなことにならないように、配慮をしていただけたらありがたいと思います。

座長： 両方できたらいいのではないですか。システムはいろいろなレベルのものがありますが、おそらく今一番簡単なのは、例えば登録がGoogleフォームでできて、その中に紙での登録証の郵送を希望するか、PDFを希望するか、PDFは希望しなくても常にあってもいいと思うのですが、少なくとも登録証のPDFがあったら携帯で見せることができると思うのです。

それをアプリ化までするとまたシステムでそれなりのコストもかかるかもしれないので、PDFで紙が必要な人は紙ということでやると、両方比較的簡単に対応できる。今からでも間に合うくらいに対応できるかと思います。非常に重要なところなので、まだちょっと時間もあるかと思うのでご検討をいただくといいと思います。

そのあたりいかがでしょうか。

事務局： ご意見ありがとうございます。今事務局として検討していたのが、やはりウェブと紙の両方で申し込みができるようにと考えておりました。ウェブは、行政がよく使っている「あいち電子申請・届出システム」からスマートフォンやパソコンで申し込みができるようにするものと、このデマンド型交通の実証実験で昨年のご利用者の平均が78歳とやはり高齢の方が多かったので、ウェブでのお申し込みが難しい方向けにやはり紙媒体での申し込み方法もする予定としています。

また、申し込みとしては、その紙を直接持ってきていただくとか、郵送とか、またはメールで送っていただくという形で複数の方法を設けるようにしたいと検討しています。

座長： 利用者登録証をPDFで配布するというのはできないですか、PDFとか画像でもいいの

ですけれども。

事務局： 名刺サイズぐらいの紙をラミネート加工、あるいは名刺カードに印刷したものを郵送させていただくことを考えていました。ただ、このカードを当日持っていなくても乗れるようにしたいと思っています。ですので、携帯が必須ではないということも検討していました。

そのPDF化したものをスマートフォンで見せいただくというのは、これから検討したいと思います。ありがとうございます。

座 長： ぜひお願いいたします。そのほかいかがでしょうか。

委 員： ここに利用者登録、「原則として」ということになっております。「利用者登録をしていない方も利用できます」ということですが、それはそれでいいのかとは思いますが、これを全面に出してしまうと利用者登録があまり期待できない気もするのです。

前回の「おためしカー」のときに、タクシーが長い時間停まっていたので「どうしたのですか？」と声をかけました。そうしたら「ここにということで指示があったので来ました」ということだったのです。ところが、どなたが依頼をしたのかわからない。これはタクシー会社にしてみれば大変迷惑だと思います。

そういうことも考えると、極力登録をしていただく方向にもっていくようにすることが大事かと思います。絶対だめではなくて、登録をしていない方が乗られた場合でも、次回には登録をしていただく方向でお願いするように。2か月間という期間ですけれども、それでもそれはやっていくべきかと思います。

座 長： 事務局としては、今、委員が言われたような考えをしているという理解でよろしいですか。

事務局： 利用登録制を導入するという意味からすると、やはり基本的には利用登録をしてもらうと思っています。最初に、その制度がわからなくて電話をしてくれた方には、「今回はいいですけれども、必ず利用登録してくださいね」ということはお願いをする予定でおります。

座 長： わかりました。ぜひよろしくお願いいたします。

そのほかいかがでしょうか。

委 員： 今回の利用登録自体は、予約がスムーズになるようにという趣旨だったと思うのですけれども、その中で、先ほど座長からあったように利用証自体は電子化、なおかつ事務局の方ではそもそも見せなくても乗れますという、いざタクシーのドライバーがお客さんを迎えに行って、紙が出てくる、もしくはPDFが出てくる、ないしは見せないとか、いろいろなパターンがあると運転手さんは大変なのかもしれないので、実際のところ運用の方で運転手さんにちゃんと伝わっていればいいという部分はあるのかもしれないですけれども、そういう点もご配慮いただいた方がいいのかと思いました。

原則のところもありますけれども、あくまでこの登録の趣旨が予約をスムーズに、先ほどおっしゃったように誰が予約したかわからないとか、そういったところはおっしゃるとおり

かと思いますが、あとは運転手さんがどこまで確認しなければならないのかしなくてもいいのか、そのスキームというか乗るときにどういう作業をするかというのは、きれいな方がいいのかと思いました。また各事業者ともご調整をいただければと思いました。

座 長： 利用証も基本は見せるのですね。忘れたときも、そこで「もう乗れません」とならないという程度で、積極的に「なくても乗れます」とは言わないということでしょうか。

事務局： 正直今のところは、乗るときには情報をお互い知っているということから提示はしなくてもいいという想定ではいたのですが、委員も座長も言われるとおりのので、統一をしてできるように事業者と話し合っていきたいと考えております。

座 長： 確かにそうですね、予約しているのですからね。わかりました。

そのあたり、今のはマストではない気がしてきました。いざとなったら見せられるというのは確かにありますね。では、またご検討いただければと思います。

委 員： 障害者手帳をお持ちの方と小学生以下は金額が安くなるということについてです。乗られる際に障害者手帳などを提示されるようなイメージになりますか。

事務局： そうですね、障害者手帳をお持ちの方は乗車されるときに手帳を見せていただくという想定をしています。

座 長： そのほかいかがでしょうか。

(意見なし)

座 長： 大体意見も出たかと思いますが、それでは採決に移らせていただきたいと思います。

「令和8年度デマンド型交通実証実験及び一宮地区地域路線の休止(案)」について、ご承認いただける方は挙手をお願いいたします。

(全員挙手)

座 長： ありがとうございます。では、進めていただくようお願いいたします。

1点だけお願いで、2カ月間の運休ですので、周知をしっかりと徹底してやってくださるようお願いいたします。

議題3： 豊川市コミュニティバス路線見直し(案)

座 長： 協議事項の(3)「豊川市コミュニティバス路線の見直し(案)」について、ご説明をお願いいたします。

事務局： 事務局の都市整備部 市街地整備課 都市交通係の平野と申します。よろしくお願いいたします

ます。恐れ入りますが、座って説明させていただきます。

12 ページをご覧ください。【協議事項（3）】豊川市コミュニティバス路線見直し（案）」についてです。バス路線の人口カバー率の向上のため、日曜運休化、路線新設、および既存路線の見直しを行うものです。現在、豊川市全体の人口カバー率は 80.3%となっておりますが、これを「豊川市総合交通戦略」に基づく目標指標である 81.3%へ引き上げることを目指していくものです。

コミュニティバスの日曜運休化についてです。これはバス路線新設にかかる行政負担額の確保のため、コミュニティバスの日曜運行を廃止するものです。

令和 7 年 9 月開催の第 6 回豊川市交通協議会において「各地域との調整を図ること」を条件に、日曜運休化のご承認をいただいております。その後、御油・音羽地域の各地域協議会にて、日曜運休について承認をいただいております。

三蔵子線（仮称）の新設についてです。新路線の名称につきましては、仮称となりますが「三蔵子線」として進めています。13 ページをご覧ください。三蔵子地区は、本市の「居住誘導区域」に指定されている一方で、バス路線の人口カバー率が低い地域となっています。今回の見直しは、この三蔵子地区の交通利便性と人口カバー率を向上させるために運行するものです。三蔵子線の全体図のとおり、イオンモール豊川から本野町、大崎町、三蔵子町等を経由して、豊川駅東口までの東西を横断する運行ルートとします。

また、14 ページから 17 ページまで、各バス停の位置等を詳細に記載しています。15 ページ左上にあります⑨ー 1 三蔵子地区市民館東、⑨ー 2 大崎文化センターのバス停の位置については、現在調整中であり、9 月開催予定の交通協議会までに確定する予定です。図面にあります赤丸印は新設バス停の設置、黄色丸印は既存のバス停を活用します。

ゆうあいの里八幡線のバス停新設についてです。

ゆうあいの里八幡線の現行運行ルート上に新たに「市民のスクエア」バス停を設置することで、経費の増額を伴わず、人口カバー率の向上を図るものです。これにより、市民のスクエアの東側にある県営千両住宅もバス停勢力圏内となります。

続きまして 18 ページをご覧ください。千両三上線のルート変更・バス停新設についてです。

千両三上線については、千両方面は、上千両集会所から豊川駅東口を往復ルート、三上方面は、豊川駅東口から睦美・三上・麻生田を結ぶ循環ルートとなっており、循環ルートは一方方向（左回り）のみの運行となっています。循環ルートを双方向の運行に変更することで、利便性の向上を図るものです。また、18 ページから 20 ページまで、各バス停の位置等を詳細に記載しています。図面にあります赤丸印は新設バス停の設置、黄色丸印は既存のバス停を活用します。

20 ページをご覧ください。小坂井線のルート変更、バス停廃止及び新設についてです。現行の小坂井線は、諏訪町駅付近の踏切の五差路を通るルートで運行しています。20 ページ右にある地図上の赤い丸で囲っている諏訪町駅付近が五差路となっています。市内の主要道路に接続するため、交通量も多く、信号ありません。合流する際の安全上に課題があることから、当該ルートを変更することで安全性の向上を図ります。また、ルート変更についても人口密度が高く、居住誘導区域内にある場所に「文化会館」および「新道公園」バス停を新設することにより、人口カバー率向上を図るものです。ルート変更に伴い、「豊川体育館前」

および「クックマート諏訪店」バス停を廃止し、食品スーパーにアクセスできる代替バス停として、すでに他路線で運用している「豊川体育館前西」バス停を活用します。

21 ページをご覧ください。音羽地区地域路線のルート変更及びバス停新設についてです。音羽地域公共交通運営協議会での協議により、要望のあった「会下山」にバス停を新設するものです。なお、今回の延伸区間につきましては、フリー乗降区間の設定はありません。

最後に一宮地区地域路線のバス停移設についてです。三河一宮駅の周辺整備によって、「三河一宮駅」バス停を移設するものです。現在は図に示したように駐輪場のフェンス前に設置していますが、工事によって駅ロータリーが整備されるため、令和9年3月には駅ロータリー内にバス停を設置します。なお、工事期間中もバス停は利用できるため、現在の位置から変更はありません。

なお、【協議事項（3）】豊川市コミュニティバス路線見直し（案）については、すべて令和9年3月の運行を予定しています。説明は以上です。

座 長： 全部で7路線のルートの新設や変更など、バス停移設等々のご説明をいただきましたけれども、どの点からでもかまいませんので、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

委 員： 質問です。一宮や音羽など、特に、きょうあった三蔵子などには地域の公共交通協議会があり、新設や変更の中身について、ある程度その地区が承認されているのでしょうか。

事務局： 地域協議会は、音羽、一宮、御津、御油の4つございます。今回新たに新設する路線については、「基幹路線」として、市が設定する路線として考えております。ただ、バス停の位置などについて、敷地内に停めるようなバス停については地域の方のご意見を伺うということもしておりますが、基本的には私どもで設定をさせていただいて、一部分では地域の方にご意見を聞いているという状況です。

座 長： 今回この新設はもともと公共交通にカバーされていなかったところをカバーするというのが大きな目的ですので、おそらく実際に運行を始めてからやはりこっちのルートをとってほしいなどの意見もまた出てくるのかということで、そういう形でだんだん修正をしていくのかと思います。

そのほかいかがでしょうか。

委 員： 新設路線は新規設定ということですが、それ以外にルート変更や、バス停の移設などを随分今回やられるような印象ですが、利便性の向上や、安全性の向上のためだと思いますので、十分に検討されていると思いますけれども、特に新しい乗降場所のご案内やあるいは乗降場所の安全性の確保というところは、しっかりとご検討した上で設定をお願いしたいと思いますので、ぜひよろしくをお願いいたします。

座 長： 具体的なダイヤについては次回ということですね。運行頻度的には、想定しているのはどのくらいですか。

事務局： 新路線の便数は、千両三上線並みの便数を考えております。

座 長： 大体既存の基幹路線並みくらいの運行頻度を想定されているということですね。

また、利用者数の目標というか見込みみたいなものは、例えば人口密度あたりの利用率などである程度ほかの路線を参考にできるのかと思いますけれども、そのあたりを次回のときまでに出していただくことはできますか。

事務局： また、バス停勢圏と勢圏内のカバー人口の具体的な人数なども検討していきたいと思っております。

座 長： ありがとうございます。このような新設路線は、利用者が増えてくるあるいは安定して乗るようになるまで2年や3年かかる可能性があるのですが、ここまでは乗ってほしいという目標をある程度想定して、その中で2～3年かけてそこまでいくかどうかというところかと思いますので、またご検討をお願いします。

そのほかいかがでしょうか。

委 員： 現状は素案の段階というところだと思いますけれども、先ほどバス停などの安全確保の話題もありましたが、あらかじめもう既にお話しなさっている部分もあろうかとは思っています。

豊川警察署にもきょうの資料の共有とあわせて、そういった意見があったことなどもお伝えをいただいて、特にやはり交通保安上のご意見が重要かと思っておりますので、また適切にご調整いただいて、最終的な協議には安全性確保が十分な段階でこの会議でお話しできるのではないかと思っております。よろしくお願いいたします。

座 長： そのほかいかがでしょうか。

委 員： 三蔵子支店前のJ Aさんのところに新設の停留所を考えられていますが、皆さんご存じのとおり、ここは県では東三河環状線を整備中でございます。まだすぐできるということではないのですが、もう2～3年すると、この15ページの右上にある地図ですと、赤い丸で新設の停留所がある右下側にバイパス道路としてできてくる状態になりまして、赤い点線で経路は引っ張っていく。現状、白だと思っておりますけれども、この道路からバイパスにつながるところでは、将来の計画ではここが行き止まりというか、ここにはつながらない線形になっているので、東三河環状線ができていくときの計画とあわせた今後の経路のルート変更などを具体的に県とも確認していただけたらと思います。

座 長： そのような道路ができると、交通状況も変わって渋滞が出たり出なかったりというところもありますので、そのときにまた修正等をしていくのかと思います。

そのほかいかがでしょうか。

委 員： 令和8年4月から道路交通法が改正されて、自転車は原則車道だということがあると、例

えばコミュニティバスにしても基幹バスにしても遅延が発生するのかと危惧をしております。

また、センターラインのない道路については自転車を追い抜くことが現実的に不可能になるということでダイヤの見直しが必要になってくる可能性があると思いますが、その点についていかがでしょうか。

座 長： 少し補足で、さらに9月からは中央線のない生活道路については基本的に30キロ規制になりますので、それによって影響が出る可能性もあるかと。いかがでしょうか。

事務局： そういう情報は把握しているのですが、実際に具体的にどうなるのかはこれから検証をしていきたいと考えております。

また、対象になる路線もどのようになっていくとか今走っている路線についてどうかというところもあると思いますので、そのあたりは事業者と相談させていただきながら検討していきたいと考えております。

座 長： 事業者とまた密にコミュニケーションをとっていただければと思います。
そのほかいかがでしょうか。

(意見なし)

座 長： では、採決に移りたいと思います。

ただいまご説明いただいた見直し案で、具体的なダイヤ等はまたこれからということですが、こういった方向で調整を進めていくということにご承認いただける方は挙手をお願いいたします。

(全員挙手)

座 長： ありがとうございます。では、こちらは進めていただくようお願いいたします。

議題4： 豊川市地域公共交通計画（別紙）の令和9年度事業分の認定申請（案）

座 長： （4）「豊川市地域公共交通計画（別紙）の令和9年度事業分の認定申請（案）」ということで、ご説明をお願いいたします。

事務局： それでは、22 ページをご覧ください。【協議事項（4）】豊川市地域公共交通計画（別紙）の令和9年度事業分の認定申請（案）についてです。

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、国の補助金を活用して運行しています。国の補助金の活用にあたり、事業の目的、必要性や目標、運行内容などを豊川市総合交通戦略に記載するとともに、一部事項については計画の別紙として、毎年、交通協議会で協議・承認を得たうえで国に提出する必要があるため協議を行うものです。本協議に係る国補助金の対象期間は、令和8年10月から令和9年9月までの運行分となっております。詳細についての説明は割愛させていただきますが、提出後に修

正等を求められた場合は、中部運輸局愛知運輸支局と調整し対応してまいります。

説明は以上です。

座 長： こちらの内容について、ご質問、ご意見等ございましたらお願いいたします。

これは例年のことですけれども、ややこしいのが、先ほど最初に説明した交通戦略という計画がございますがこれは中期の計画になっていて、それとは別にフィーダーの補助をいただくのにこういった単年度の計画を出す必要があります。内容については基本的に交通戦略の別紙ということになりますので、交通協議会で議論した内容がそのまま書かれているということになるかと思います。特段問題ないかと思いますが、よろしいでしょうか。

(意見なし)

座 長： こちらもこの交通協議会で承認を得たということで提出になりますので、採決をさせていただきたいと思います。

内容についてご承認いただける方は挙手をお願いいたします。

(全員挙手)

座 長： ありがとうございます。では、こちらを進めていただきますようお願いいたします。

これで用意されている議題は以上になりますけれども、全体を通じて何かございましたらお願いいたします。

(意見なし)

(4)その他

座 長： 事務局から何か連絡事項等がございましたらお願いいたします。

事務局： 委員の皆様につきましては、ご多忙にもかかわらずご出席をいただきまして、まことにありがとうございました。

次回の会議につきましては、令和8年9月に開催予定となっております。後日、事務局よりご案内をさせていただきますのでご予約をよろしくお願いいたします。

座 長： それでは、ほかに特になければ、以上をもちまして第10回豊川市交通協議会を終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。

以上