

第9回豊川市交通協議会議事録

1 日 時：令和8年3月9日（月）14：00～15：30

2 場 所：豊川市役所本庁舎3階本31会議室

3 出席者： 松尾幸二郎委員（豊橋技術科学大学）

樋口恵一委員（大同大学）

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）

石屋義道委員（愛知県都市・交通局交通対策課 高臣綾子代理出席）

坂野由一委員（愛知県豊川警察署）

高井勇輔委員（名古屋鉄道株式会社 佐藤康年代理出席）

綿貫琢也委員（豊鉄バス株式会社）

鈴木英司委員（豊鉄タクシー株式会社）

鈴木榮一委員（愛知県タクシー協会）

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）

廣瀬克夫委員（豊川副市長）

小島基委員（豊川市福祉部）

山本英樹委員（豊川市都市整備部）

4 欠席者： 奥谷敦史委員（愛知県東三河建設事務所）

井上雅隆委員（東海旅客鉄道株式会社）

小林裕之委員（公益社団法人愛知県バス協会）

河合公紀委員（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）

渡邊万美子委員（Hiyocco club）

5 事務局： 川嶋次長（豊川市都市整備部）

本多課長、松下課長補佐、井野係長、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： 4人

7 次第

（1）報告事項

議題1：豊川市地域公共交通計画の進捗状況等

議題2：令和7年度デマンド型交通実証実験の実施結果

議題3：自動運転バス実証実験の実施結果

議題4：豊川市内バス小学生運賃無料キャンペーンの実施に伴う運賃の変更について

（2）協議事項

議題1：令和8年度の事業と予算（案）

議題2：豊川市総合交通戦略（案）

議題3：豊橋市コミュニティバス「柿の里バス」の変更について（案）

（3）その他

8 議事内容

(1) 報告事項

議題1：豊川市地域公共交通計画の進捗状況等

議題2：令和7年度デマンド型交通実証実験の実施結果

議題3：自動運転バス実証実験の実施結果

議題4：豊川市内バス小学生運賃無料キャンペーンの実施に伴う運賃の変更について

事務局： ただいまから第9回豊川市交通協議会を開催いたします。

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。委員名簿につきましては、資料として配布させていただいております。

なお、本日は、中部運輸局愛知運輸支局 原田委員の代理として小田春樹様、愛知県都市・交通局 石屋委員の代理として高臣綾子様、名古屋鉄道 高井委員の代理として国府駅長の佐藤 康年様にご出席いただいておりますので、ご報告いたします。

また、愛知県東三河建設事務所 奥谷委員、東海旅客鉄道の井上委員、公益社団法人愛知県バス協会の小林委員、愛知県交通運輸産業労働組合協議会の河合委員 及び、Hiyocco club の渡邊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。会議の開催にあたり、豊川市交通協議会設置要綱第5条第2項の規定により、副市長が本協議会の会長となっておりますので、会長からご挨拶申し上げます。よろしくお願いいたします。

会 長： 本日はお忙しい中、お集まりいただきまして誠にありがとうございます。日頃より本市の交通行政をはじめ、市政各般にわたり、ご理解とご協力をいただいておりますこと、この場を借りてお礼申し上げます。

議題に入る前に、この地域の状況について触れさせていただきます。皆様もすでにご承知のことと存じますが、現在、深刻な水不足に直面しております。宇連ダムの貯水率においては2%を下回る厳しい状況にあります。皆様におかれましては、一層の節水にご協力いただきますようお願いいたします。さて、本日の会議には直接関係があるわけではありませんが、交通にかかわる話として、オリンピックが開催されているミラノの路面電車で大きな事故が起きました。原因としては人的ミスだったのではないかとされておりま。本市の自動運転において発生した問題についても、調べてみると人的なミスでありました。人はどこかでミスをするわけではありますが、一方で機械にどこまで任せられるかという問題もあります。例えば、一般車両が混在する中への合流など、自動走行には未だ不得手な領域も存在します。技術の特性や限界を正しく理解し、それぞれの長所を組み合わせることで、より安全で利便性の高い地域交通の確保に努めてまいりたいと考えております。本日は、皆様から活発なご意見をいただけますようお願い申し上げ、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、会議の進

行を座長におこなっていただきます。よろしくお願いいたします。

座 長： それでは会議の進行に移りますが、始めに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。豊鉄バスの綿貫委員と、豊川市都市整備部の山本委員にお願いいたします。後日、事務局より議事録を送付させていただきますので、署名をよろしくお願いいたします。それでは次第に従いまして会議を進行させていただきます。次第2の報告事項について、事務局よりまとめて説明をお願いします。

事務局： 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。A3版「第9回豊川市交通協議会資料」の2ページをご覧ください。地域公共交通計画の進捗状況としまして、御油及び音羽の地域協議会において、コミュニティバスの日曜運休化について協議しました。御油は承認を得られ、音羽は再協議を予定しています。

また、利用促進活動として、1月にコミュニティバス乗り方教室を実施しました。3ページをご覧ください。1-2 豊川市コミュニティバス利用者数の推移については、コロナ禍以降緩やかに回復していますが、8年1月現在の回復率はコロナ禍前の85%となっています。続いて1-3 路線別の利用者数推移です。路線のうち御津線は、イオンモール豊川や市民病院へのアクセスのよさにより利用が定着し、安定的に増加しています。また、御津のハートフル号は、北部小への通学利用により増加しています。一宮の本宮線のんほい号は、デマンド型交通実証実験の期間中に運休としたため、利用者数は減少しました。

事務局： 続きまして、報告事項（2）について説明します、都市整備部 市街地整備課 都市交通係の酒井と申します。よろしくお願いいたします。資料4ページをご覧ください。報告事項2 令和7年度デマンド型交通実証実験、「おためしカー」の実施結果についてです。「おためしカー」の利用者数は175件、延べ263人で、1日あたり17.5人が利用し、本宮線のんほい号の1日当たりの利用者数約13.7人を上回りました。

4ページ左側には調査概要を記載しています。(2)検証のポイントとしては、需要見込みと市の負担額見込みに対する結果と、利用者・未利用者・事業者アンケートの結果です。4ページ右側に、アンケート結果と実施結果のまとめを記載しています。なおアンケートについては、利用者アンケート116件、未利用者アンケート16件、事業者アンケート2社の結果をまとめています。表の上からご覧いただくと、利用者の平均年齢は78歳、目的地は自宅を除くと「いかまい館」が最多となり、目的は「買い物」が最多となりました。満足度は「満足」「まあ満足」を合わせて91%。現行のコミュニティバス本宮線のんほい号よりもおためしカーの方がいいという意見が72%となりました。おためしカーの乗降スポットにしてほしい場所としては、医療機関、ケアハウスみその、認知症カフェボルクといった意見が複数みられました。続いて未利用者の欄をご覧ください。おためしカーを利用しなかった理由としては、「行きたいところへ行けなかったから」という理由が63%となりました。続いて事業者の欄をご覧ください。困りごと、大変だったこととして、制度を利用できるか判別が難しい場合があったことや、制度説明などの対応に手間を要したことなどが挙げられています。メリット、よかったこととしては、稼働が少ない時間帯での仕事の増加、乗務員のモチベーション向上が挙げられました。続いて行政の欄を

ご覧ください。利用者数は、1日あたり47人という当初の見込みには届かなかったものの、本宮線ののんはい号の1日あたりの利用者数を上回る結果となりました。市の負担額としては、見込みの30万円をやや上回り、371,420円となりました。年換算では約644万円となり、これは、令和6年度の本宮線ののんはい号負担額約900万円よりも減少するものです。また、バス停まで遠いなどの理由で本宮線ののんはい号の利用が難しかった方がおためしカーによって移動できるようになるなど、利便性向上も見受けられました。

資料5ページをご覧ください。(2)結果から考えられる課題、改善すべきこと等を記載しています。①利用者視点では、地域のニーズにあった乗降スポットの設定。②未利用者視点では、予約の容易さやわかりやすさの確保、制度の周知徹底。③交通事業者視点では、供給力の向上や、交通事業者にも配慮した制度設計。④行政視点では、適正な運賃設定による持続性確保、円滑な配車のための利用者登録の検討、配車の効率性向上のためのダイナミックプライシングの検討等が課題となっています。(3)今後については、一宮地域公共交通運営協議会にて実施結果を報告し、検討を行う予定です。5ページの右側から9ページまでは、実証実験結果の詳細を参考として載せています。

事務局： 続きまして、報告事項（3）について説明します、都市整備部 市街地整備課 都市交通係の竹内と申します。よろしく願いいたします。資料10ページをご覧ください。自動運転バス実証実験の実施結果について報告します。実施内容はページ左側のとおりですが、12月12日から12月27日までの16日間、小型電気バスを使用し、レベル2で実証実験を実施しました。結果については、右側をご覧ください。始めに「経営面」についてです。乗車人数と乗車料金に対する意向を検証しました。乗車人数は、乗車定員の70%として設定した目標の1,264人に対して、実績は1,326人となり達成。運賃は、既存のバス路線の運賃200円を参考に、自動運転という付加価値により1.5倍の300円を目標として設定しましたが未達となりました。次に、「技術面」の結果をご覧ください。最も重要な自動走行率については、往路、復路ともに約8割で目標未達でした。要因には、関係者試乗中に発生したイオンモール豊川駐車場の精算機上部屋根との接触事故に伴い、安全に運行するため、イオンモール敷地内では手動運行をしたことや、姫街道の水道工事に伴う道路規制箇所や豊川駅前バス停付近の路上駐車を手動で回避したことなどが挙げられます。続いて、「社会受容性面」では、安全性に関する需要度調査や再利用意向のすべての項目において目標達成となりました。

次のページをご覧ください。運転手なしの運行を意味するレベル4の実現には、手動介入をなくす必要があります。11ページでは、主な手動介入の位置と要因をまとめています。(1)では、手動介入が発生した位置を示しています。青の丸印は、手動介入要因の中でも、道幅の狭い場所の通過対策や工事区間の把握により解消可能と想定される区間、赤の丸印は、インフラ・環境等の整備やルート変更等が望ましいと考えられる区間です。(2)には、「右折への車線変更」、「片側1車線における右左折」、「信号の変わり目」、「駅前通り」等における手動介入発生時のイメージを記載していますので、後程ご確認ください。

続きまして、12ページをご覧ください。イオンモール豊川駐車場内では、常に手動介入による運行を実施していましたが、その原因となった、関係者試乗中の接触事故についてまとめています。接触事故は、12月10日にイオンモール豊川駐車場出口付近で発生しました。人的損害はなく、資料右側の写真のとおり車両のセンサー取り付け部と、精算

機上部の屋根にかすり傷が発生しました。車両を起動する際のゼロ点設定が正しく行えておらず、走行軌道が精算機側へ膨らんだことが事故発生要因でした、事故後は、イオンモール豊川駐車場内での手動運行と車両起動時におけるゼロ点設定のダブルチェック等の徹底を行いました。最後に、「３－４. 今後の取組内容」ですが、手動介入要因に対する技術検証を進め、自動運転レベル４の社会実装に向けた実証実験を継続していきます。

事務局： 続きまして、報告事項（４）について説明します、事務局の都市整備部 市街地整備課 都市交通係の井野と申します。よろしくお願いいたします。資料１３ページをご覧ください。報告事項４ 豊川市内を運行するバスで実施する小学生運賃無料キャンペーンについてのご報告になります。豊鉄バスでは manaca 導入１周年を記念し、小児運賃が無料となる「豊鉄バス 小学生運賃無料キャンペーン」を実施します。あわせて、豊川市コミュニティバス全路線の小児運賃も無料とします。実施日は令和８年３月１４日土曜と１５日日曜です。なお、豊鉄バスの運賃にかかる協議については、第３回豊川市運賃料金部会にて協議済みです。

説明は以上となりますが、ここで、机上に配布しております「豊鉄バス 小学生無料２デー」と「ハッピーバスデー」のチラシにつきまして、豊鉄バス様からもご説明がありますのでよろしくお願いいたします。

委員： 豊鉄バスの綿貫でございます。ご説明いただいたとおり、manaca 導入１周年を記念し、３月１４日・１５日の両日、小学生の運賃を無料にする施策を実施し、利用促進を図ってまいります。また、チラシの裏面にあります１５日の日曜日には、豊橋駅南口の駅前広場にて記念イベントを開催し、manaca の更なる普及に努める予定です。豊川市様におかれましては、これらの周知活動に加え、コミュニティバスとの連携企画を立案いただき、誠にありがとうございます。

座 長： 報告事項４件についてご意見・ご質問がありましたらお願いします。

委員： おためしカーの実施につきましては、担当職員の皆様に大変ご苦労いただきありがとうございました。今回は一宮地区での実施でしたが、合併前の４町の中でも、早急に考えていかなければならない地域が多くあると思います。実施期間が２週間と短かった中でのアンケート結果ですが、概ねこのような結果だったのではないかと思います。ただ、アンケートには表れていない細かな実情や情報も多くあり、実際に話を聞くと喜んでいる方が多く、できるだけ早く本格的な実施を望む声も多くありました。

その中で私が一番懸念しているのは、高齢者の移動の実情です。地域の行事などでも「乗り合わせて来てください」という案内が多くあります。これは駐車場不足が理由ではあるものの、私は非常に危険と感じています。８５歳や９０歳近い方が運転し、同乗者も７０～９０歳代の高齢者というケースもあります。実際に８６歳の女性が日常的に知人を乗せて、いかまい館などの施設へ送迎している例があります。車を見るとあちこちに擦り傷があり、重大な事故にならなかったのが不思議なぐらいの状況です。こうした交通の空白地域の状況は、中心部ではなかなか分からないと思います。実際に地域に入ってみて初めて分かることも多く、今回のようなおためしカーの取り組みは一宮地区以外でも実施して実

情を把握していく必要があるのではないかと思います。

私自身も高齢者でまもなく80歳になりますが、運転中にドキッとすることがあります。幸い事故に至っておりませんが事故を起こして人に迷惑をかける前に免許返納したいと考えています。ただ、免許を返納した後の生活をどうするのかという問題があります。今回のおためしカーの取り組みの中で多少は答えが見えてきたとも感じました。

今回のおためしカーでは自宅まで迎えに来てくれる点は非常にありがたいのですが、目的地まで直接行けるわけではなく、近くのバス停で降りる必要があります。しかし、その近くといっても実際にはかなり歩かなければならない場合もあります。春や秋の気候のよい時期であればまだよいのですが、真夏や真冬、雨や雪の日に200メートル歩くのは高齢者にとって大きな負担です。この点も実際の利用を考えると検討が必要だと思います。ドアツードアの運行という考え方もありますが、すべてに対応するのは難しい面もあると思います。そうすると、ある程度バス停（乗降スポット）を増やして、行きたい場所までの距離を短くするという方法も必要ではないかと感じています。

その点も含めて、今後おためしカーをどのようなスケジュールで進めていくのか、まずお聞きしておきたいと思います。

事務局： まず今後につきましては、一宮地区で明後日に地域協議会がございます。そちらで今回のデマンドタクシーの実証実験の結果をご報告させていただき、来年度以降どうするのかといったことについて検討していく予定です。

また、先ほどご意見いただきましたように、一宮地区以外の市内の交通空白とされる地域についても、どこが対象となるのか整理を行い一宮で得られた知見を活かしながら、地域の移動手段や足の確保を図っていきたいと考えております。

委員： 地域協議会は13日に開催されるとのことですが、そのメンバーについてお聞きします。

事務局： 一宮地区の地域協議会は、主に町内会長の方々に構成されています。

委員： 合併以降ずっとその形式になっていることが問題だと思っています。町内会長の方々は、車に乗れるか乗れないかといった状況の方ではなく、皆さん元気に車を運転されている方が多いです。

そういう方々に検討していただくことになると、実際の利用者の状況と少し離れた議論になってしまうこともあります。これまでも料金の検討の際などに、十分な検証がないまま進んでしまったと感じる場面もありました。そこでお願いですが、この地域協議会を傍聴させていただくことはできないでしょうか。

事務局： 主催者である地域協議会の会長に相談をさせていただきます。そちらに確認したうえで、改めてご返事させていただきます。

委員： 開催が近いので、早急に連絡を取っていただき、傍聴させていただきたいと思います。あくまで傍聴ですので、意見を申し上げるつもりはありませんので、その点はご心配なくとお伝えください。もし傍聴が難しいということであれば、その理由だけはお聞きしたい

と思います。せっかく実施したおためしカーの取り組みが、十分な議論なく進んでしまうようなことがないようにしていただきたいと思います。知り合いの町内会長にも、その点はしっかり伝えておきますので、早めに連絡を取っていただき、ご返事をいただければと思います。

座 長： 傍聴については以前からご意見もありましたので、ぜひご検討いただき、3月13日の地域協議会については早速確認していただければと思います。

また、いろいろご意見をいただきましたが、今回の実証実験では利用者数が増えているということで、これは比較的珍しい例であり、ある意味うまくいった事例ではないかと思います。委員がおっしゃったように、地域協議会などの場ではなかなか出てこない潜在需要が、実証実験を実施したことによって見えてきたのではないかと思います。そういう意味で実証実験には潜在需要を把握するという意義があると感じました。今後も意見を聞くだけでなく、実証実験も積極的に実施していくことが必要ではないかと思います。

一方で、先ほどの地域協議会の話にもありましたが、交通協議会や事務局があり、さらに地域で検討を進めていく中では、意思決定のプロセスとして町内会長の役割も必要であることは確かです。そうした点も含めて、バランスを取りながら進めていく必要があると思います。

また、交通空白地域については資料編18ページに整理されています。一宮地域をご覧いただくと、バス沿線に円が示されていますが、今回のおためしカーでは自宅から利用する場合、この円の範囲外でも利用可能で、目的地がバス停に限定されている形になっています。そのため、人口密度の低い緑色のメッシュ部分についても、自宅発の利用としてはある程度カバーできている状況です。先ほどのご意見は、目的地がまだ限定されているのではないかとということです。目的地を増やしていくという方法は、他地域のタクシー補助制度でも行われており、実施は可能と思います。

ただし、目的地の増設は供給力の低下という問題もあります。例えば江南市では、ドアツードアのタクシー補助を行っていますが、現在は供給不足が課題となっており、対応を検討している状況です。そのため、供給とのバランスを取りながら要望に応じて少しずつ目的地を増やしていくことが必要と思います。

今回の仕組みは、以前のデマンド交通と比べてタクシー補助の形を取っているため、タクシー事業者との競合という観点では比較的問題が少なく、目的地を増やしやす仕組みではないかと思います。

また、供給を確保する方法として、ダイナミックプライシングのように、空いている時間帯を少し安く、混んでいる時間帯を少し高くすることで需要を分散させる方法も考えられます。

座 長： 市が補填している制度であるため、市の補填額を時間帯によって変えることは制度上可能ですか。

委 員： 運賃自体は一定としながら、実際に利用者が支払う金額を上下させることは可能です。

座 長： 目的地の拡大や供給確保の方法など、まだ検討できる余地は多くあります。まだ始まっ

たばかりの取り組みですが、引き続き検討を進めていただければと思います。

委員： 資料5ページで、交通事業者側の視点として利用者が制度を利用できるか判別するのが難しい場合があったという困りごとが挙げられていました。実際にこの制度説明で苦労された点について具体的にどのような状況だったのか教えていただきたいと思います。

また、6ページのアンケート結果2-4(2)、年齢別・性別の回答を見ると、女性と男性でかなり差があり、女性の回答が多いように見受けられます。実際の利用状況もそのような傾向だったのか気になりました。もし実際に女性の利用が多く男性が少ないのであれば、来年度以降、地域に入って検討を進める際に移動したいけれど使われていない理由があるのかどうか、ぜひ検証していただきたいと思います。

また、アンケート結果を見ると利用されていない層がいるが、その理由についても実際の状況がどうだったのか確認できればと思います。地域で検討を進める際には、ドアツードアの必要性の議論とあわせて、免許を返納された方や、元々免許を持っていない方が普段どのように移動しているのか、どのような困りごとがあるのかといった実例も把握していただき、検討材料としていただければと思います。

一方で、アンケート結果を見ると、40代や50代の男性の利用も一定数あるようです。普段は車を利用されている方もいると思いますが、どのような場面でこのサービスを利用されたのかといった点も把握できるとよいと思います。質問項目を増やすなどして利用実態を整理していくことで、サービスを維持していく上でのニーズの把握にもつながるのではないかと思いますので、その点もご配慮いただければと思います。

事務局： まず1点目の、事業者側のご意見について、難しかった点としては、例えばお客さまから行き先を指定された際に、自宅や最寄りのバス停の場所をすぐに答えられないケースがあったことです。また、目的地となる施設の近くにあるバス停の場所が分からない場合もあり、その点で対応に苦労したという声がありました。

次に2点目の、男性の利用者が少なかったという点についてですが、実際に男性の利用者は少ない状況でした。ただ、なぜ利用が少なかったのかという具体的な理由については、現時点では特に声としては聞いておりません。今後、地域での検討を進める中で、地元の方からのご意見を収集しながら、その点についても把握していきたいと考えております。

座長： 利用者の方としては、やはりバス停の場所は分からないことが多いと思います。今回の制度は、普段バスを利用していない方も利用されているということですので、例えば、この場所であればこのバス停が利用できますといった案内ができるようなリストをあらかじめ用意しておくなど、対応ができるとよいのではないかと思います。

その他、いかがでしょうか。

委員： まず1点目ですが、一宮地区で実施しているデマンドタクシーの実証実験についてです。できるだけ早く成功させて、他の地域にも展開していただきたいという思いがあります。私はもともと音羽の出身ですが、非常に過疎化が進んでいる地域で、コミュニティバス以外の交通手段がなく、タクシーも走っていない状況です。

そのため、コミュニティバスに加えて、デマンド型タクシーのような仕組みをぜひ一宮

で成功させ、他の地域にも展開していただきたいと思います。

2点目は、バスの自動運転についてです。他の地域と比べて、豊川市の自動運転バスの取り組みは、現在どの程度のレベルにあるのでしょうか。他都市と比べて進んでいるのか、遅れているのか、あるいは同程度なのかという点をお聞きしたいと思います。今後、自動運転レベル4の実現に向けて実証を進めていくとのことですが、現状の位置づけについて教えていただければと思います。

3点目は、小学生の運賃無料についてです。3月14日・15日にmanaca1周年記念キャンペーンとして実施されるとのことですが、これ以外のイベントでも運賃無料の取り組みを実施できないでしょうか。

また、小学生だけでなく、中学生以下まで対象を広げることも検討いただければと思います。さらに、このキャンペーンを今回限りで終わらせるのではなく、例えば子どもの日など、子どもが利用しやすい時期にあわせて、年に何回か実施していただけるとよいのではないかと思います。子どもが利用することで公共交通の活性化にもつながり、イベント開催によって利用者増加にもつながるのではないかと思いますので、その点もぜひご検討をお願いいたします。

事務局： まず2点目の、本市の自動運転バスの進み具合についてですが、現在、実証実験を行っている多くの地域と同様に、本市でもレベル2での運行を行っており、これは標準的な段階であると認識しております。というのも、レベル4が実現している事例は、地理的な条件などが大きく影響しており、例えば交通量が非常に少ない地域は、実施されていたとしても数百メートル程度の区間に限られているケースが多いと聞いております。そうした一部の先進的な事例を除くと、多くの地域ではレベル2で実証実験を行っている状況であり、本市も同程度のレベルにあると考えております。

次に3点目の、無料キャンペーンの今後の拡大についてですが、以前からこの会議の中でも、50円バスの取り組みについてご意見をいただいております。50円という料金ではインパクトが弱いのではないかという声もあり、今後は無料キャンペーンのような取り組みを実施してみてもどうかというご提案もいただいております。

そのため、現在は東三河地域公共交通活性化協議会とも情報共有を行いながら、今後どのような形で実施していくかについて検討を進めているところです。

座長： 今の3点目についてですが、今回は豊鉄バスさんの持ち出しという形で、補助などもなく無料にしているという伺っています。そのため、簡単に回数を増やしていくというのはなかなか難しい面もあるかと思います。例えば中学生まで無料にすることで、その保護者の方も一緒に乗車するなど、新たな利用がかなり見込まれるのであれば、豊鉄バスさんとしても実施しやすくなるのではないかと思います。

また、他の事例として、豊橋の路面電車では月に1回無料の日を設けていますが、これは地域の企業が費用を負担しており、企業としては広告効果や、子どものための活動に取り組んでいるというPRにもつながるという面があります。そういった形でスポンサーを募る方法もあるのではないかと思います。あるいは、市がスポンサーとなって実施するという方法も考えられます。今後拡大していくのであれば、そういった仕組みの整理も必要になってくるのではないかと思います。

なお、50円バスについてはインパクトに欠けるという話もありましたが、実際には夏休みに合わせて1か月以上実施している取り組みであり、期間という意味ではかなりインパクトのあるものと思います。このような長期間の割引を実施している例はあまり多くないため、その点では十分に特徴的な取り組みと感じています。

また、このようなキャンペーンで重要なのは、あわせて目的地をつくることだと思います。例えば、この取り組みに合わせて地域の公共施設の利用料を無料または割引にするとか、イオンなどの商業施設でのサービスを行うとか、子ども向け施設の料金を半額にするなど、周辺の施設が連携して取り組むことが重要ではないかと思います。豊鉄バスさんが無料キャンペーンを実施するのであれば、それに合わせて地域側もしっかりと連携して取り組んでいくことで、より効果的な施策になると思いますので、その点も含めてぜひご検討いただければと思います。他にいかがでしょうか。

委員： まず1点目は、おためしカーについてです。資料6ページの利用時間帯を見ると、最も多いのが11時台で、その前後を見ると9時台、11時台、13時台と、1時間ごとに需要の波が立っているように見受けられます。特に8時台の利用が少ない点について、少し気になりました。感覚的には、高齢の方の利用は朝の時間帯に集中し、朝の早い時間から需要が出てくるのではないかと考えていたのですが、実際には午後よりもお昼前後に寄っているような印象を受けました。このような利用状況になった理由について、もし実態が分かれば教えていただきたいと思います。例えばタクシー側の予約が取りづらいといった供給側の問題なのか、あるいは目的地の設定によるものなのかという点です。先ほど通院目的の利用は少なかったというお話がありましたが、逆に買い物など現在の目的地設定であれば、このような需要の時間帯になるのかもしれないかもしれません。限られた期間ではありますが、非常に良い実証実験と思って見ておりましたので、この昼前後に需要が寄った理由について、もし分かることがあれば教えていただきたいと思います。

2点目は、自動運転バスについてです。先ほどの説明では、イオン駐車場で事故があったため手動介入を行ったとのことでしたが、もし事故がなかった場合は手動介入なしで運行する予定だったのか確認させてください。もしそのような計画であったのであれば、敷地内とはいえレベル4に近い形で運行を想定していたということになるかと思いますので、その点についてお聞きしたいと思いました。

最後にもう1点、今後の実装に向けた実証実験の継続についてです。今後も同じ路線を前提として継続していくのか、それとも別の路線なども含めて検討していくのか、市としての今後の考え方についてお聞かせいただければと思います。

事務局： まず1点目の、おためしカーの利用時間帯が昼間に寄っている点についてですが、資料6ページの2-4(3)の利用目的にあるように、今回の利用は買い物が中心となっております。そのため、スーパーの開店時間などを考えると、予約の時間帯が10時から13時ごろに集中してきたのではないかと考えております。このような時間帯の波がなぜ生じているのかという点については、現時点で詳細な調査はできておりませんので、今後、運行事業者へのヒアリングなどを通じて確認していきたいと考えております。

次に2点目の、自動運転バスについてですが、イオン駐車場で接触事故を受けて手動介入を行ったという説明をしましたが、もしこの接触事故がなかった場合は、その区間

も自動運転で運行する予定でした。

最後に３点目の、自動運転の継続についてですが、来年度も継続していきたいと考えております。基本的には今年度のルートをベースにしつつ、実証の中でどの地点で手動介入が多かったのかが分かっておりますので、そうした場所をできるだけ避けるような形でルートを見直すなどの工夫をしながら進めていければと考えております。今後もこの協議会でご意見をいただきながら検討していきたいと思っております。

委員： まず３点目の件についてですが、この協議会において、ルートについて意見交換できる時間や場が設けられるという認識でよろしいでしょうか。

事務局： 来年度、実施する際には協議会で資料をお示ししますので、その際にご意見があればその場でいただきたいと思いますと考えております。

座長： その他、いかがでしょうか。

（意見なし）

座長： それでは、こちらの報告事項については以上とさせていただきたいと思っております。次第３の協議事項（１）「令和８年度の事業と予算（案）」について、事務局より説明をお願いします。

（２）協議事項

議題１：令和８年度の事業と予算（案）

事務局： 資料１４ページをご覧ください。協議事項１ 令和８年度の事業と予算の案についてです。事業概要としましては、コミュニティバスの運行計画見直しや、新規移動手段の導入について検討する他、定例的な事業として、補助金を活用したコミュニティバスの運行や利用促進活動を実施していきます。８年度予算案についてはページ右側をご覧ください。歳入予算のうち「補助金」は、国のフィーダー補助金の算定式変更に伴い、減額としています。また、歳出予算のうち「印刷製本費」は、５年に１度更新する１日フリー乗車券を印刷するため、増額としています。説明は以上となります。

座長： フィーダー補助金が、令和７年度に比べて２００万円ほど少なくなっていると思います。このあたりの理由はあるですか。

委員： 具体的にこの理由によるものということではありません。基本的には予算の範囲内での執行となり、その中で配分された結果というように捉えていただければと思います。実際のところ、国全体として予算額が大きく減ったという話は特にありませんでした。一方で、全国的にフィーダー系統補助の対象となる路線が増えている可能性があり、補助対象となる支出先が増えた結果、分け合う形になりこのような配分になったのではないかと考えております。明確な計算式が示されているわけではなく、少し曖昧な説明にはなりますが、

そのような認識であります。

座 長： 逆に言うと、減ってはいないけれども、増えてもいないということですね。ガソリン価格は一時的に少し下がりましたが、最近はまだイランの情勢によってどうなるか分かりませんし、基本的には光熱費や人件費などが増加している状況です。人件費の増加自体は良いことと思いますが、そうした状況を考えると、本来であれば補助金も同じ考え方で増えていくべきではないかと思います。これはすぐにどうこうなる問題ではないと思いますが、本来は増えてほしいというところもありますので、もしそういった機会があれば、ぜひそのような声も伝えていただければと思います。

その他、いかがでしょうか。

(意見なし)

座 長： それでは協議事項になりますので、承認を取りたいと思います。この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： 全員承認ということで、本案のとおり進めていただきますようお願いいたします。

続きまして、協議事項(2)「豊川市総合交通戦略(案)」について、事務局より説明をお願いします。

議題2：豊川市総合交通戦略(案)

事務局： 資料15ページをご覧ください。協議事項2 豊川市総合交通戦略(案)についてです。戦略の策定に向けて最終の協議をするものです。令和8年1月14日から約1か月間パブリックコメントを実施し、2件の意見が寄せられましたが、戦略の修正を要する意見はありませんでした。また、国の補助金にかかる地域公共交通計画について、戦略に対応させるため、変更申請を行います。

16ページをご覧ください。意見等の要旨と市の考え方を載せています。本文の2行目にありますとおり、提出された意見等は公表が原則ですが、本案件とは関係のない意見や趣旨不明の意見などである場合は、規定により要旨及び市の考え方は示さないものとなっております。2件のうち1件はこれに該当するものとして掲載をしておりません。資料にあります千両三上線のルート見直しに関する意見につきましては、戦略の施策であります「コミュニティバス基幹路線の見直しの検討」の中で参考にさせていただくとしております。総合交通戦略につきましては、本編、概要版、資料編を本日の資料としてお配りしておりますが、10月の書面協議結果より後の変更としましては、文言等の軽微な修正をした程度であり、大きな変更はありません。続いて、ページ右側の今後のスケジュールについてですが、本日の協議会において承認いただいたのち、国に提出します。その後、3月中の公表を予定しております。

続いて17ページをご覧ください。6-4 豊川市公共交通計画(別紙)の令和8年度事業

分の変更申請についてです。コミュニティバスの一部は、国の補助金を活用して運行しています。国の補助金を活用するためには、コミュニティバスの事業目的や必要性などを地域公共交通計画に記載し、計画の別紙を作成し、交通協議会での承認を得たうえで国に提出する必要があります。８年度補助金については７年９月に認定を受けていますが、現計画が８年３月末で満了し、４月から総合交通戦略となることにより、その変更申請を国に提出するため協議を行うものです。１７ページ右側から３０ページまでが計画の別紙です。変更箇所は赤字で示しています。なお、２３ページから２９ページまでは、内容に変更はありません。本日の協議会后に、関係機関との調整に伴う軽微な修正が生じた場合は、事務局で対応させていただきます。説明は以上となります。

座 長： ご説明いただいた２点目の国への変更申請についてですが、少し分かりにくい部分があり、補足します。フィーダー補助金を受けるためには別紙の申請が必要になりますが、これは公共交通計画の別紙という位置づけになっています。そのため、基本となるのは総合交通戦略であり、その中から該当する部分を抜粋して記載する形になります。新たに何かを書くというものではありません。ただし、この申請はバスの年度である令和７年１０月から令和８年９月までの計画になっている一方で、豊川市の公共交通計画は４月で総合交通戦略に切り替わります。そのため、今回計画が変更されることに合わせて、こちらの申請内容も変更する必要があります、その該当部分が赤字で示されています。基本的にはこちらの内容を承認いただければ問題なく申請できると思います。なお、後から内容を確認して気付いた点があった場合、いつまで修正を受け付けることができますか。

事務局： 運輸支局との調整もありますが、今週金曜日には提出に向けて内容をある程度確定したいと考えています。そのため、今週木曜日までにご意見をいただければと思います。

座 長： 基本的にはこの場で承認をいただく形になります。特段の問題がなければ承認ということで、もし細かな誤字などがあれば後ほどご連絡いただく程度かと思います。よろしいでしょうか。それでは協議事項になりますので、この内容について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： 全員承認ということで、この内容で進めていただきますようお願いいたします。

続きまして、協議事項（３）「豊橋市コミュニティバス「柿の里バス」の変更について（案）」を、事務局より説明をお願いします。

議題３：豊橋市コミュニティバス「柿の里バス」について（案）

事務局： ３１ページをご覧ください。豊橋市コミュニティバス「柿の里バス」の事業計画変更について協議するものです。柿の里バスは豊橋市の北部地区を運行しておりますが、豊川市内にも豊川駅東口とバロー豊川店にバス停がありますので、事業計画の変更については、本市でも協議が必要となるものです。現在、定時定路線で運行しているものを、一部の便

について、予約に応じて運行する「区域運行」を導入するものです。運賃については、運賃料金部会で別途協議します。変更内容は資料のとおりでして、4便から5便、15便から20便に区域運行を導入するものです。また、柿の里パスポートが1,000円から1,500円に値上げされます。変更理由としては、人件費や物価高騰への対応のため、運行の効率化を図るものです。区域運行区間を利用するには、電話での予約が必要となります。実施予定日は5月1日です。説明は以上となります。

座 長： 利用者の立場から見て、具体的にどのように変わるのか、またどこから利用する方がどのような影響を受けるのかについて、もう少し説明をいただければと思います。

事務局： 豊橋市さんから説明をお願いします。

豊橋市： 別紙3をご覧ください。地図の水色の区域が豊川市の区域で、黒色の実線がルートになっております。主に「加茂クリニック」や「みどり保育園前」などの豊橋市の北部の地域の方が生活の足として柿の里バスを利用しており、目的地としてバロー豊川店や豊川駅東口が多いという実績がございます。

ダイヤについて別紙2をご覧ください。赤丸の実線と矢印でお示しされている部分になります4便と5便、15便から20便までが区域とし予約制を導入していきたいものになります。その他の便については定時停路線で運行を続けるものです。

座 長： これまで赤い丸と矢印で示している区間については、予約がなくても通常の定時定路線として運行しており、バス停で待っていればバスが来て乗車できる仕組みでした。今後は、この区間についても時刻自体は決まっていますが、予約がない場合は運行しない形になります。

この区間では、例えば豊川駅東口から賀茂しょうぶ園へ向かう場合、途中で予約がなければバス停に寄らずに直行することができるようになり、途中のバス停を経由しない分、多少ですが速達性が向上するという理解でしょうか。

豊橋市： 予約があった場合、例えば豊川駅から長山までの予約があり、他に予約がない場合でも、基本的には路線内はすべて走行します。途中の区間で新たに予約が入った場合には、そのバス停にも立ち寄ってお客様を乗車させる形で運行する予定です。

座 長： つまり、どの便にも予約が一つも入っていなければ運行しないということですが、予約が入った場合は基本的にバス停を通る形で走行するため、速達性はそれほど大きく変わらないということですね。また予約については、第4便・第5便など朝の便については前日までに予約が必要ですが、夕方の15便以降については当日の午前中までに予約すれば利用できるという違いがあります。

以上が今回の変更内容になりますが、この点についてご質問がありましたらお願いいたします。

座 長： 周知についてですが、これは豊川市の事務局が行うのでしょうか。

事務局： 周知につきましては、豊川市内の利用者に関しては本市が中心となって行っていますが、全体としては豊橋市さんの方で周知を行っていただく予定です。

座 長： 変更までは定時定路線として利用されていますので、定時定路線から区域運行に変わる区間については、現在利用されている方に対して5月以降は予約がないと乗れなくなりますということをしっかり周知していただきたいと思います。その点については、豊橋市さん側で対応いただけるという理解でよろしいでしょうか。

豊橋市： ホームページ等で周知する予定です。利用者の方に向けた周知についても徹底していきたいと考えております。5月1日から運行開始となりますので、3月下旬から4月上旬にかけてバス停に変更内容を掲示してお知らせするほか、車内にも掲示を行い、利用者の方が直接確認できるような形で周知していきたいと考えております。

座 長： その他、いかがでしょうか。

委 員： 区域運行の導入対象となる便についてですが、現行の利用状況は定時定路線便と比べてどのような違いがあるのでしょうか。また、どのような考え方で今回の選定につながったのか教えていただけますか。

豊橋市： 現在の運行形態が始まったのは令和7年4月からです。今回の路線選定にあたっては、4月から9月までの約半年間の利用実績を参考に検討しています。この期間は120日ほどの運行日がありましたが、その中で120人以上の利用がない、言い換えると空の便が走っている可能性が見られる路線を1つの選定基準としました。また、タクシー車両は1日単位で拘束されるため、途中の便だけを抜いてもあまり効果的な対応にはなりません。そのため、1台の車両が1日走る中で、始まりと終わりの運行時間になるべく短くなるような時間帯を具体的に選び、今回の対象便を選定しています。

座 長： その他、いかがでしょうか。

委 員： 豊橋市内の部分も含めて見ていただくと、同じバス停でも来る日と来ない日があったり、予約がある場合だけ運行されたりと、少し複雑な運行形態になると思います。そのため、特に利用者への周知については丁寧に行っていただきたいと思います。また、運行事業者の方にとっても、今日は走るのか走らないのかといった整理が必要になってくるかと思うますので、その点にも気を付けて対応していただければと思います。

座 長： 特段ご意見がなければ、こちらも協議事項となりますので承認を取りたいと思います。この変更内容について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： 全員承認ということで、こちらの内容で進めていただきますようお願いいたします。

(3)その他

座 長： 他に全体を通してご意見やご質問がございましたらお願いいたします。

委 員： 私自身、今回の総合交通戦略の中で非常にいいと思っているのが、この連携強化パッケージです。私に関わっている施策の中でも、施策の融合というか、持っていく方がいいと思っています。4月からこれで動き出すということですが、本編の32ページに東部地域ということで、豊川駅周辺のいわゆる施策が一体的に並んでいます。この豊川駅周辺機能強化パッケージについては、この総合交通戦略が主体的に運用するという認識でよろしいでしょうか。どこの課がこのパッケージを推進していくのかということも、せっかくならこのパッケージとして推進していただきたいという思いがありまして、そのマネジメントの状況を伺えればと思いますが、いかがでしょうか。

事務局： この豊川駅周辺については、いろいろな部署が関わってきております。ただ中心が交通結節点でもありますので、市街地整備課が中心になるとは思いますが、市街地整備課、都市計画課、商工観光課といったところに関わってくると考えております。今後についても都市計画マスタープランが総合交通戦略という形で出てきますので、相互に協力しながら進めていくことになるのかなと考えております。これが新しくできたところでもありますので、そのあたりも含めて、私どもとしてはこの辺を中心に動いていきたいと考えておりますが、関係部署と連携して進めていきたいと考えております。

委 員： 例えばバリアフリーや歩行空間の整備などは、対象となる制度や仕組み、施策がそれぞれ違っていて、他の自治体の事例では整備が少し掛け違いになってしまっているケースも見られます。ぜひ横並びで見ながらマネジメントできる体制があると非常にいいと思っています。とても期待している部分ですので、ぜひよろしくお願いいたします。

事務局： このパッケージに書かれている内容につきましては、都市整備部がすべて所管している内容でございますので、私ども都市整備部が責任をもって推進していきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

座 長： 非常に大事な点だと思います。特に今この協議会には建設部さんが入っていないですけども、自転車ですとか、そういう部分はむしろ建設部さんが関わることも多いと思います。意外にこうした内容をあまり知らないということもあつたりしますので、ぜひ連携して進めていただけるといいと思います。

委 員： 先ほど小学生運賃無料デーの話題がありましたが、昨年、名古屋鉄道のmanaca お出かけキャンペーンで、小学生がmanacaを使って乗る取り組みがあり、子どもと一緒に利用しました。無料でもmanacaをピッとして乗る体験をすることで、乗り方を覚え、お金を払って乗るという感覚を学ぶことにもつながると感じました。将来の公共交通の利用者を育てる

という意味でも、こうした取り組みも1つの方法ではないかと思い、参考としてお話ししました。

座 長： ありがとうございます。他にご意見等がなければ、事務局の方から連絡をお願いします。

事務局： 次回の会議につきましては、令和8年6月に開催する予定です。当日につきましては、事務局より文書にてご案内させていただきますので、よろしくお願いいたします。

なお、この後15時40分からこの会議室で運賃料金部会を開催いたします。部会員の方におかれましては、15時40分までにお戻りください。

座 長： 以上をもちまして、第9回豊川市地域公共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