

第52回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：令和4年3月25日（金） 14：00～16：00
- 2 場所：豊川市役所議会協議会室
- 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）
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）
稲垣 考俊 委員（豊川市連区長会）
日比 成和 委員（一宮地区区長会）
大林 充始 委員（音羽連区）
岩瀬 正尚 委員（御津連区）
松井 透 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）
長坂 和俊 委員（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
佐々木 亮介 委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
岩村 彰久 委員（豊川市建設部 山本 勝巳 代理出席）
松尾 幸二郎 委員（豊橋技術科学大学助教授）
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：澤木 徹 委員（愛知県都市・交通局）
小林 裕之 委員（公益社団法人愛知県バス協会）
渡會 竜二 委員（愛知県東三河建設事務所）
武田 謙次 委員（愛知県豊川警察署）
- 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、竹内主事（人権交防犯課）
- 6 傍聴人：8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：OD調査結果
 - (2) 協議事項
議題1：令和4年度実施の事業と予算（案）
議題2：豊川市コミュニティバスの運行計画の変更
 - (3) その他

8 議事内容

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52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、大変お忙しいなか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すので、今回の会議は公開とさせていただきます。

また、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。

愛知県豊川警察署は、金原剛委員より、武田謙次委員に変更となっております。また、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、豊川市の岩村彰久委員の代理として、山本勝巳様、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。

なお、愛知県都市・交通局交通対策課の澤木徹委員、公益社団法人愛知県バス協会の小林裕之委員、愛知県東三河建設事務所の渡會竜二委員、愛知県豊川警察署の武田謙次委員は、ご都合により欠席されていますのでご了承のほどお願いいたします。

ここで、本日の会議開催につきまして、「豊川市地域公共交通会議設置要綱」第6条第2項で定める「委員の過半数以上の者の出席」という要件を満たしていることをご報告いたします。

それでは、会議の開会にあたり、会長である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52回の豊川市地域公共交通会議をお願いしたところ、年度末のお忙しいなか、ご出席いただきましてありがとうございます。また、委員の皆様におかれましては、地域を活気づけるためにもこの地域公共交通会議の役割は重要となってきますので、よろしくお願いいたします。

協議事項の中に新年度の事業の計画、予算案が載っておりますが、来年の3月にイオンモール豊川がオープンいたします。少しでも多くの方に豊川市コミュニティバスを利用していただくように見直しを考えております。

皆様には新年度に向けてしっかりとご議論いただくことをお願い申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。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： 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、愛知県タクシー協会東三河支部の鈴木榮一委員と、豊川市老人クラブ連合会の美馬ゆきえ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。

2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： 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、A 3 版の「第 5 2 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推移を示していますが、1 回目の緊急事態宣言期間と路線見直し直後の各 2 か月間を除き、前年同月並みで推移しました。

次に、ページ右側下段の表をご覧ください。こちらは、令和 3 年度の路線別・月別の利用者数を示しています。赤色下線部のゆうあいの里八幡線と小坂井線については、令和 3 年 10 月の路線見直しにより、旧ゆうあいの里小坂井線の姫街道以北をゆうあいの里八幡線へ移管しました。姫街道以北の利用者は、旧ゆうあいの里小坂井線の代わりにゆうあいの里八幡線を利用するようになりました。そのため、ゆうあいの里八幡線の利用者数は前年同月比で増加しましたが、小坂井線の利用者数は前年同月比で減少し、この 2 路線の合計では前年同月並みの利用者数で推移しました。その一方で、豊川市民病院から東側の区間の運行を廃止し、国府駅から豊川市民病院の区間の運行本数を減便した緑色下線部の音羽線と青色下線部の御津線については、利用者数が大幅に減少しました。次に、2 ページをご覧ください。こちらは、利用者数が大幅に減少した音羽線と御津線のバス停別乗車人数の増減を示した表になります。特に利用者数が減少したバス停を黄色で着色していますが、いずれの路線についても鉄道と乗継可能なバス停における利用者数の減少が目立っています。また、音羽線については「豊川市民病院」バス停における利用者数の減少も目立っていますが、音羽の地域協議会から、10 月の路線見直しで朝の 1 便が豊川市民病院に直通でなくなったため不便だとする意見も寄せられていることから、このことも利用者数減少の一因であると思われます。令和 5 年春のイオンモール出店に伴う路線見直しの際には、特に鉄道との乗継ぎや朝の豊川市民病院への通院に配慮したダイヤに改正することで利用者を取り戻しつつ、新規でイオンモールへの利用者を獲得していきたいと考えています。

次に、3 ページをご覧ください。「1-3 音羽線 1 便の運行」について説明します。

令和 3 年 10 月にダイヤ改正を行った音羽線第 1 便の運行については、通学時間帯における運行ルートの車両通行規制対象からバスを除外することに時間を要したため、令和 3 年 10 月 1 日より「堀内クリニック」バス停から「グリーンヒル音羽」バス停までの区間の運行を休止していましたが、令和 4 年 3 月 1 日付けで規制の対象からバスを除外することができたため、標識の差し替えや利用者への周知を完了した令和 4 年 3 月 23 日より通常通り運行しています。

次に、4 ページをご覧ください。「1-4 夏休み小学生 50 円バス・整理券ラリー&歴史謎解きゲーム」について説明します。

今年度は、東三河地域公共交通活性化協議会において、資料のとおり夏休み小学生 50 円バスと整理券ラリー&歴史謎解きゲームを実施しました。実施期間が新型コロナウイルス感染症の第 5 波と重なったこともあり、夏休み小学生 50 円バスについては、前回実施した令和元年度から大幅に減少し、東三河全体における参加者は 4,213 人、豊川市コミュニティバスにおける参加者は 110 人でした。また、整理券ラリー&歴史謎解きゲームについては、QR コードへのアクセス数は 1,447 件、東三河全体の景品応募者数は 161 人でした。来年度についても、東三河地域公共交通活性化協議会で内容を検討して

利用促進策を実施する予定です。

次に、5ページをご覧ください。「1－5 各種検討状況」について説明します。こちらでは、令和3年3月に策定した豊川市地域公共交通計画に記載していることについての検討状況と、本会議においていただいたご意見に対する検討状況についてまとめています。

①豊川市地域公共交通計画記載事項の「①－1 定期券等の検討状況」ですが、運行事業者にヒアリングをしたところ、導入可能であるとの回答をいただいています。そこで、現在は定期券を導入している近隣市などに販売価格や販売実績等のヒアリングを実施しているところであり、次回会議にてヒアリング結果をまとめて報告します。

次に、「①－2 電子決済の検討状況」ですが、運行事業者にヒアリングをしたところ、ICカード以外の電子決済を導入する場合は、運転手の負担軽減策が必要だとする意見がありました。ICカードは決済時の運転手負担が軽いというメリットがありますが、導入費用が数千万円以上かかるという価格面のデメリットがあります。一方、スマートフォンのアプリなどを用いるQRコード決済は、運用費用として1.5%程度の決済手数料が発生する程度で価格面のメリットがありますが、決済時に利用者が料金を入力した後、運転手が確認して確定ボタンを押して決済を行わなければならないなど、運転手負担が増加することや、決済に時間を要するため、運行の遅延につながる可能性があるというデメリットもあります。また、近年では、ICカードやQRコード決済の他にも、クレジットカードやQRコードを読み取ることなくスマートフォンのアプリなどで決済する方法などの開発も進んできているため、引き続き最適な電子決済方法の調査を進め、改めて報告させていただきます。

次に、「①－3 デマンドタクシーの検討状況」ですが、前回会議でご報告のとおり、乗合のデマンドタクシーは乗用タクシーとの競合回避が課題であるため、乗用タクシーを活用する方法の調査を開始したところです。具体的に調査した事項として、5ページ右側のタクシーの一括定額運賃と6ページのタクシー相乗りサービス制度があります。タクシーの一括定額運賃とは、乗用タクシーの定期券などの運賃割引制度のことです。また、タクシー相乗りサービス制度とは、アプリ等を通してタクシーを配車した利用客にタクシーの相乗りをしてもらう制度のことです。いずれの制度も、タクシーを安価に利用できる可能性があります。タクシーの定期券などが高額なものとなることや、タクシーの相乗りができない場合があることなども想定されるため、例えば補助制度と組み合わせうまく活用できた事例などについて調査を進めていきます。この他にも、本会議の委員の方から、西尾市において乗用タクシーの運賃補助制度を導入しているという話を伺っていますので、併せて調査をしていきたいと考えています。

続いて、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ですが、「②－1 フリー乗降の検討状況」については、フリー乗降は安全面と乗客の見落とし対策が課題であることから、前回会議でご報告のとおり、代替策としてバス停の増設を検討しています。現在、コミュニティバス10路線全線について、事務局内で担当分けし、既存のルート上でバス停を増設できそうな安全な場所がないかの調査をしており、次回会議にてバス停を増設できそうな場所をリスト化し、報告させていただきます。

次に、7ページをご覧ください。「1－6 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果」について説明します。豊川市コミュニティバスは、一部路線において国の補助メニューである「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用して運行していますが、効

果的な補助金活用のため、「自己評価」を行い、国に報告することになっています。第51回会議において委員の皆様からいただいたご意見等を踏まえて記載内容を修正し、令和4年1月に中部運輸局へ報告しました。その後、令和4年2月17日（木）に二次評価を実施する第三者評価委員会が開催され、資料7ページのとおり中部運輸局より結果の通知がありました。評価できる取組として、令和3年10月に需要に見合った路線再編をしたこと、バスロケーションシステムの導入により利便性を向上したこと、東三河地域で連携して利用促進策を実施したことなどが挙げられていました。また、期待する取組として、路線再編により市中心部への移動で豊鉄バスへの乗継ぎが必要になったため、フリー乗車券の普及に取り組むこと、イオンモール出店に関連し、関係者意見を集約して地域活性化に取り組むとともに、渋滞緩和について検討することや、補助金の交付要件を下回った豊鉄バス豊川線の一部系統に関連し、沿線市と連携してイオンモール出店に合わせて再編検討を進めることなどが挙げられていました。

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： 音羽線の運行の関連で、堀内クリニックさんは9時から始まりますが、事前に予約し8時15分くらいから診察をお願いしていて、現状のダイヤですと少し待ち時間が発生する印象がありますので、次回の時にもう少しダイヤ等について検討していただきたいです。それから、直接は関係ありませんが音羽保育園が開設したとのことで、堀内クリニック手前で7時～8時半まで交通規制がかかっていましたが、保護者の方の送迎にも影響があると考えました。また、バスの通行があることと、送迎による駐車スペースについて路上駐車などが発生した場合、子供達も大変危険なのでそのあたりも注意して見守っていただけるとありがたいです。

座 長： 堀内クリニックさんは、時間的に待ち時間等考慮してほしいということ、音羽保育園は、送迎時の件の意見が出ましたが、事務局として何かありますか。

事務局： 堀内クリニックの受付の時間にはバスの到着時刻が早いというご指摘ですが、直接お電話等でもそういったご意見をいただいております、次の路線やダイヤを見直すタイミングが1年後のイオンモールの出店時になりますので、その際に反映したいと考えています。また、音羽保育園の件についても、おそらく音羽の方へいただいているご意見は9月までのダイヤがヤマナカ御油店の買物、堀内クリニックへの通院に都合がいいとお聞きしていますので、前のダイヤに近いようなかたちに直すと必然的に保育園の方も解消されると思います。

委 員： ありがとうございます。

保育園はまだオープンしたばかりなので、少し状況を見ていただいて、早急に対応が必要であればその時にまたこの会議で出していただけますでしょうか。1年も待つて良いものなのかというところではありますが、様子を見る必要があると思います。

座 長： 他に何かございますか。

委 員： デマンドタクシーについて、「令和元年度の実証実験程度でなければ導入不可」と示されています。私はどういった内容なのかだいたい分かりますが、令和元年度の実証実験というのは分からない方もおられます。どの程度なのか具体的に教えていただきたいです。

事務局： 説明不足で申し訳ございませんでした。令和元年度に実施した実証実験というのは、簡単に言うと、一般の乗用タクシーと競合して営業上タクシーの収益が落ちてしまうという

ことから、例えば乗降場所を限定したり、午前中のタクシーの便数を減らしたり、配車の余力がないということからタクシーの待機場所が近い豊川駅付近で実施するなど、様々な条件があったため、結果的にあまり利用していただけなかったという実証実験になっております。

委員： 色々な都合があつて需要をあまり考慮しなかった実証実験だったと思います。こういったことを検討する時にやはり大事なのは需要です。誰が求めているのかということに重点を置いて、それ以外の都合によって場所を決めたりすると上手くいくはずがないです。本当はデマンド式というのはドア・ツー・ドアですが、それが無理としても何らかの対策を講じないと高齢者の足の確保が困難になります。老人クラブでも一生懸命、免許返納の推奨を進めています。推奨していても、「じゃあ足はどうなるのか」とそこで止まってしまう状況です。これはどこかで何とかしなければいけない状況です。そして今日の報告を聞いていると、それに変わるものとして乗用タクシーの活用方法を調査中ということでありますね。これはいつまでを調査期間と考えておられるのでしょうか。

事務局： 調査期間の設定はしていませんがなるべく早くにと考えています。昨年策定した公共交通の計画上では、令和3年度、令和4年度を調査期間に位置付けておりますので、来年中旬ぐらいまでには調査を終えて、実証実験を出来るようであれば実施していきたいと考えております。

委員： 令和3年度、令和4年度ということですからけれども間もなく令和4年度になりますね。いつなのか限定していないことが今明らかになったわけです。こんなことをしていたらいつまで経っても何ともなりません。しっかりと決めて「いつまでに何とかするのだ」という積極的な取組みをしないと、いつまでもダラダラとこういうことになってしまいます。「調査したところダメでした、代替案はありません。」という結果になってしまうので、本当にこれは喫緊の課題と思います。運転免許証の自主返納というのが高齢者の事故回避、足の確保の大きなポイントです。本当に重要な課題ですので真剣に考えてください。いつになるか分からないような答弁は要らないと思います。

続きまして、フリー乗降の代替案としてバス停の増設を行うということですが、これは誰が検討をするのですか。

事務局： バス停の増設ですが、事務局で10路線を手分けし、まずは既存のバスのルート上に安全な乗降ができる場所がないか現地や地図で確認をしているところです。その後に公安の方に現場を見ていただいて、可能な場所にバス停を増設していきたいと考えています。

委員： この検討に地域審議会は加わりますか。

事務局： この件については地域協議会にも加わっていただいております、御津の協議会には設置可能性のある場所があれば報告していただけるように話しております。

委員： 御津だけですか。

事務局： 他の地域については、今年度はコロナの関係で協議会を開催できなかったため、開催でき次第お願いしていきたいと思っております。

委員： 職員の皆様優秀ですのでしっかりと調査してくださると信じていますが、やはり地域のことは地元の皆様の意見が大事です。地域協議会が全てとは思いません。私は老人クラブの代表ですが、前回、一宮のバス停を少し路線変えましたが、結果として乗降客がありません。ご承知ですよね。それは何故かという需要の無い地点へ変えているからです。そういう審議・協議をしても無駄なのですが、地元の意見も重要視しながら、職員の皆様が

現地を見たりしたなかでよく考えていただきたいです。ダイヤも路線も何度も変えるわけにはいきません。一度変えたらしばらくはそのままでないといけません。しかし、利用の無いものをそのまま残しておくこともいけませんので、本当に本腰を入れていきたいです。私は市老連の代表ですから高齢者のことを第一に考えますが、地域公共交通は高齢者にとって喫緊の課題です。今後いつになるのか分からないことは答弁せずに、きちんと決めていただきたいのでよろしくお願いします。

座 長： できれば経過状況などは定期的に報告していただくことが大切だと思います。今、委員は市の方に決めてくれというご意見をされましたが、ここで決めるのです。この会議でしっかりやっていかないとはいけません。実はあと2年すると補助金がこの協議会に入るようになります。市に入るわけでもなく、事業者さんにも直接入るわけではありません。国からの補助金は地域公共交通会議に入り、ここで補助金を執行するという形になります。そういった意味で情報をここで出していただいて、いつ決めるかという話はここで決めていかないとはいけません。別の場所で話し合っただけで結果が決まりましたと報告するような会議ではありませんから、自分達が検討のメンバーであるという意識を持ってほしいと思いながら今のお話を聞いておりました。2年後にはこの会議の責任は重くなっていくと思います。

委 員： 確かにそのとおりだと思います。ここで決めるのです。しかしここで決める前に土台が出来てしまっている。言い方が悪いですが、決まっていることを承認するような流れでこれまではやってきました。ここに出てきたものに対して何を言っても仕方がないのです。そういった状況でこれまではやってきたのではないかと思います。そうでないようにすることで価値があるものになるかと思います。何も発言する余地がない状況で出てきたものをここで決めると言われても困りますのでお願いします。

座 長： 国土交通省からタクシーの資料がありますが、一括運賃という料金制度についてかなり柔軟な仕組みが動き出しています。それと6ページの新たなタクシーの相乗り制度を導入しますという記載もあります。相乗りサービスはいわゆるシェアです。途中で誰かが乗車してお互いに了承したら、料金がシェアされますので安くなります。今までにできなかった仕組みです。タクシーの使い方を良くしましょうということです。免許返納などの動きがあるなかで、タクシーの上手な使い方を皆様で考えてくださいということに対してのひとつの仕組みになります。タクシーは地方へ行けば全部デマンド式です。例えば、名古屋ならばタクシーは手を上げれば停まってくれますが、他の街へ行くと流しのタクシーがあるわけではなく、タクシー会社に電話をし、お願いして来てもらうという形式になっていますので、それはもう「デマンド」です。タクシーを家まで来てもらうようにするのか、みんなが使えるバス停のようなところを指定して来てもらうのか、そういう違いが前回会議までのデマンドの話でした。家の前まで来てもらうのであれば、現在のタクシー制度になってきますし、ある所まで来てもらってみんなで活用していくということであれば、それはデマンドタクシーの制度になると思いますし色々なやり方があると思います。メリット、デメリットを両方考えなければなりません。バスのようにある一定の場所に集まってから乗車するのであれば、その地点まで移動が可能な人が利用でき、乗用タクシーで家まで来てもらうとなると、足の不自由な方でも利用することができます。バスやタクシーを固定していく区域運行ということであれば、元気な方に利用していただきます。そういった話の整理をしていかないとはいけません。このことについての検討をしてくれていると私は認識しています。それでよろしいでしょうか。

事務局： はい。

座 長： その時にお金がどれくらい必要になるのか整理していかなければいけませんし、タクシーの方がそこまで来てくれるのかどうか、時間の許す限りそのようなサービスが提供できるのかどうか、タクシーの台数や時間等の条件にもよります。色々な条件があるため、タクシーの事業者さんとも相談する必要があると思います。そういった様々なことをご報告いただけると皆様から色々な知恵が出てくると思いますので、是非事務局の方からも検討状況をここでご報告やご相談していただくと、委員の皆様からたくさん知恵を出していただくことができると思います。

他にご意見はございますか。

委 員： 会議資料5ページの乗用タクシーの活用についてですが、西尾市では基本的に制度は変えずにドア・ツー・ドアの一般タクシーで運用していて、ある限定した目的地に行く際に登録証を示すと利用者は300円でタクシーを利用できます。その300円以外の運賃は市が負担するという形式でやっています。これは2012年から実施しており、既に10年程経ち、最初の3年間は低迷していましたが、目的地を増やすなどして毎年少しずつ増加しているような状況です。実はこれは西尾市だけではなく他地域でも徐々に増えてきています。タクシーの利用を補助するという内容で、これまではタクシー利用の金額の半額を補助するという制度がよくありましたが、定額で決めてやっているのが西尾市の特徴で、決められた目的地までなら300円で利用可能という内容です。全部は把握していませんが、他に豊田市の鞍ヶ池地域タクシーと半田市でも半田おでかけタクシーが定額で実施しています。いずれも300円で運行しており、半田市はこの2月～3月で実証実験を行っており、本格運行に向けて進めている状況だと思います。この方法であれば、場合ですと、先ほど「競合」という課題がなくなります。タクシー事業者が複数ある場合、乗合タクシーは入札あるいはプロポーザルで1社に決めると思いますが、この補助の仕組みですと全ての事業者さんが対象になりますので、そういった意味でも競合回避になると思いますので参考にさせていただきたいです。

それから、先ほど委員の方が仰っていたスケジュール感について、21ページの一番下の「(5) 新規移動手段の導入検討」という部分がまさに今の議題にあたるかと思いますが、矢印で令和4年から令和5年まで引いてありますので、最終的にどこから運行するのかというのは難しいかもしれませんが、先ほどの調査がどれくらいの時期にできるのか示していただきたいです。例えば(3)①ですとかなり具体的に示されています。ここをもう少し具体的な数字が表現されていると分かりやすいと思いますし、進めて行く方もそれに合わせて動けると思います。相乗りの制度は、そもそも相乗りがある地域でないとうまく活用できないですし、アプリ等が無いと誰がどこから乗っていくらにするのかという計算をするのが非常に難しくなると思いますので、すぐに導入することはなかなか難しいと思いました。

座 長： タクシー業界の皆様と情報交換することはとても大切だと思います。現在コロナで大変なご苦労をされていると思いますが、これからの仕組みとして是非色々なかたちで情報交換してもらいたいです。よろしくお願いします。スケジュールについては新年度の時にはきちんと整理して、できればこの会議で報告していただけると大変ありがたいと思います。

他にご意見はいかがでしょうか。

委 員： 二次評価結果の補足になりますが、イオンモールの開業を起爆剤にしてこの機会を逃さ

ずに利用促進を図っていただき、利用者数を増やしていきたいです。利用者数を増やすということについては、豊川線が補助落ちの15人割れをしている状況です。イオンモール出店というタイミングもありますのでしっかりと利用者数の増加を目指していただきたいです。豊川線・新豊線は沿線市の豊橋市、新城市ともしっかり連携・協力して利用促進を図っていただきたいです。

バス停の増設の検討については、先ほどスケジュールについてご意見があったとおり、具体的に検討状況やスケジュールを示していただくことが重要と思います。協議会が実施できていない地域ではまだ意見の聞き取りができていないと認識していますが、協議会が開かれるまで意見の聞き取りを行わずに10路線を調査すると、需要のない場所も調査することになりますので、しっかり意見をいただいてから必要な場所を重点的に調査することが効果的かと思います。意見の吸い上げや調査手法等をしっかり整理して、効率的な調査と実際のバス停増設で利用促進と利便性を高めていただきたいと思います。

座 長： ありがとうございます。豊川線・新豊線は地域間幹線系統ということで市境を跨ぎます。東三河が一堂に会して情報交換できる場がありますから、是非豊橋市さんや新城市さんとも意見交換をして、補助落ちすると大変なことになりますので是非そのようなところを検討して取り組んでください。

委 員： 補助落ちの件ですが、利用者数の復活に向けて検討していかなければならないのですが、今回はコロナというかなり特殊な状況下で、おそらく全国の幹線の利用者が復活したとしても「8割」という現状です。国の方でも補助要件は本当にこのままで良いのかどうか検討していただくと良いのではないかと思います。

委 員： ご意見のとおり、国の方でもコロナという状況で利用者が戻りきらないという話は出ています。国交省としてもしっかりと検討と対応を進めていきたいと思います。

座 長： 事務局はここに出ていないデータもたくさん持っていると思いますが、このようなデータは本当に大切に、現実問題としてこのような利用実態であります。次のステップを我々はどう進めていけばいいのか見定めながら動かざるを得ないと思います。周囲の皆様のご意見や社会の状況等を色々な立場の方から情報を得られると思います。会議の場で色々なご意見をいただけるとありがたいと思います。

他にご意見がなければ、報告事項1については皆様に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、報告事項(2)「OD調査結果」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10ページをご覧ください。報告事項(2)「OD調査結果」について説明します。

まず、OD調査の実施概要と回収結果ですが、コミュニティバスについては令和3年12月9日(木)から11日(土)までの3日間、豊鉄バスの新豊線・豊川線については12月9日(木)と12月11日(土)の2日間、全便においてOD調査を実施しました。なお、例年コミュニティバスについては5日間調査を実施していましたが、本年度は予算の都合により3日間に減らして実施しました。しかし、昨年度と同様、新型コロナウイルスの感染状況が落ち着いていた時期に調査を実施したため、調査1日あたりでは昨年度並みの回答数を得ることができました。なお、調査の方法ですが、バス車両で運行している豊鉄バス新豊線・豊川線、豊川市コミュニティバスゆうあいの里八幡線、一宮線について

は、例年は調査員が利用者に対して聞き取り調査をしているところを、新型コロナウイルス感染症対策として、昨年度と同様、調査員が調査カードを配布し、利用者に記入してもらい回収する方法に変更して実施しました。なお、ジャンボタクシー車両で運行しているその他の路線については、例年同様、運転手が車内で調査カードを配布し、利用者に記入してもらい回収する方法で実施しました。

次に、「2-2 調査結果」をご覧ください。高齢の女性が外出を少し控えたと思われることと、一部結節点における乗継ぎに変化があったことを除き、全体としては概ね例年通りの結果となっていました。「(1) 性別・年代別」ですが、コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線の全体では、例年通り70歳以上の女性の割合が一番多いものの、本年度は27%と、昨年度の31%から4%減少しました。また、「(2) 性別」と「(3) 年齢」ですが、昨年度と比較して女性の割合と高齢者の割合が少し減少しました。次に、会議資料11ページをご覧ください。「(4) 利用目的」は、路線別に利用目的の割合を示しています。令和3年10月の路線見直しに伴い、小坂井地区から直通でゆうあいの里へ行ってお風呂を利用することができなくなったため、ゆうあいの里八幡線における娯楽・社交・食事の利用目的の割合が少し増加し、逆に小坂井線における娯楽・社交・食事の利用目的の割合が少し減少しました。次に、「(5) 利用頻度」と「(6) 運賃支払いの方法」ですが、昨年度と比較して利用頻度の高い人の割合と回数券の使用割合が少し減少しました。

続きまして、会議資料12ページをご覧ください。「2-3 OD調査移動数の結果概要」について説明します。こちらはOD調査時の路線別、バス停別の乗降数などを示しています。まず、「(1) グラフの見方」ですが、このグラフは、今回実施したゆうあいの里八幡線におけるバス停別の乗降人数等の調査結果を示しています。上段のグラフの左上の赤い矢印を見ていただきますと、白抜きで「右回り（3日間合計）」と書いてあります。この矢印の向きは路線の運行方面を示しています。次に、赤色の棒グラフがバス停ごとの乗車人数、青色の棒グラフが降車人数となり、棒グラフが長ければ長いほど乗車または降車人数が多いということを示しています。

次に、「国府駅」の赤い棒グラフの上側の黒い矢印をご覧ください。黒い矢印は移動量の多い区間を示しています。また、「3日間あたり9人」と黒字で記載されていますが、これは、調査期間の3日間において9人の方が「国府駅」バス停で乗車し、「ゆうあいの里」バス停で降車したことを示しています。また、上から2番目のグラフは、上段のグラフと逆方面の「左回り」での乗降人数を示しています。

次に、一番下の「OD調査時のバス停通過人数」のグラフをご覧ください。ピンク色の棒グラフは、「右回り」において、各バス停間での乗降人数を差し引きしたバスの車内に乗っている人数を「バス停通過人数」として示しています。グラフを左から右に見ていきますと、「右回り」のバス停順になっていますが、「国府駅」と「上宿」の間から、ピンク色の棒グラフが比較的長くなり、長い棒グラフがグラフ右端の「ゆうあいの里」まで続いていることが分かります。これは、「国府駅」バス停で多くの方が乗車し「ゆうあいの里」バス停までバスに乗車している人数が多いことを示しており、この表からは「一つの路線における、あるバス停からあるバス停までの利用状況」の分布を確認できます。なお、オレンジ色の棒グラフについては、先程と逆方面の「左回り」での利用状況の分布を示しています。なお、路線ごとの利用傾向は各路線のグラフ上部の黒枠内にまとめています。

12ページの右側からは、OD調査移動数の結果を路線別にまとめたものになります。全体的には例年同様の傾向となっていましたので後程ご確認いただきたくと思いますが、令和3年10月の路線見直しで変更があったゆうあいの里八幡線についてだけ説明します。ゆうあいの里八幡線の「ゆうあいの里」バス停から「ウィズ豊川」バス停の区間は、路線見直しで旧ゆうあいの里小坂井線から移管した区間ですが、この区間における利用状況は、旧ゆうあいの里小坂井線で運行していた昨年度の調査結果と同様の傾向となっていました。

続きまして、ページを飛ばしていただき、会議資料19ページをご覧ください。「2-4 乗継ぎの状況」について説明します。乗継ぎの状況についても、旧ゆうあいの里小坂井線の運行区間を移管したことに伴う変化がありました。例年、旧ゆうあいの里小坂井線については、主な目的地であるゆうあいの里まで小坂井地区から直通で行けたため、(1)乗車前の乗継割合についても、(2)降車後の乗継割合についても、乗継割合は1~2%程度と大変低かったものが、路線の見直しにより、市民病院で乗り継がないとゆうあいの里へ行けなくなったため、今年度の調査ではいずれの乗継割合も10%を超えました。また、ページ右側の(3)各路線別の乗継状況で見ても、小坂井線からゆうあいの里八幡線への乗継ぎがありました。

次に、会議資料20ページをご覧ください。(4)主な乗継状況について説明します。こちらの2つの地図では、結節点における主な乗継ぎ状況を、凡例のとおり矢印で示しています。①バス同士の乗継ぎは、例年同様、主に音羽支所、国府駅、豊川市民病院及び豊川駅前でありましたが、路線を見直したことにより、市中心部へ移動するためには、豊川市民病院や豊川駅前を結節点として、豊鉄バスに乗り継ぐことが必要になったため、これらの結節点における豊川市コミュニティバスと豊鉄バスとの乗継ぎが増加するものと思われました。しかし、下段の乗継状況の表に記載のとおり、いずれの結節点においても豊川市コミュニティバスと豊鉄バスの乗継ぎは減少しました。次に、②バスと鉄道の乗継ぎでは、例年同様、鉄道駅における乗継ぎが多い傾向にありましたが、名鉄線との乗継ぎは大きく減少しました。これは、令和3年10月30日の名鉄豊川線のダイヤ改正に伴い、日中の運行本数が半減したことなども一因であると思われます。

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： 2点ございます。2ページのところで、音羽線が名鉄八幡駅で34.4%伸びていますが、これは乗継ぎが関係しているのか何か分かることはありますか。もう1点は、11ページの運賃の支払い方法について、共通1日フリー乗車券は一部で利用されていますが、本来であれば共通1日フリー乗車券を使った方がお得になるのに使っていない状況がどのくらいあるのか、また、本来乗継券を利用すれば次のバスの料金は払わなくて良いのに使っていないような状況などが分かれば、今後整理して認識することも重要と思います。本来であれば利用した方のメリットがあるのに、利用が少ないというのは周知が行き届いていないということだと思います。1点目が質問になりますのでご回答をお願いします。

事務局： 音羽線の名鉄八幡駅の増加については、細かくクロス集計していないので分からないのですが、20ページを見ても豊川市民病院の乗継状況の一番下の名鉄線の部分はまさに八幡駅の事を示していますので、おそらく名鉄とコミュニティバスの乗継で一部利用が増えたのではないかと考えております。OD調査を3日間しか調査を実施していないため母数

が少なく、これが1か月間で60人増加するような結果に直結するかどうかは分かっておりません。

委員： 20ページの豊川市民病院の乗継状況というのは豊川市民病院（八幡駅）ということでよいですか。

事務局： はい。

委員： わかりました。

座長： 今のご意見のとおり共通1日フリー乗車券を皆様にご存知なのかどうか、どこで買えば良いのかなど色々な話が出てくると思います。皆様に少しでも安くご利用いただけるような方策があるということをお伝えしないと、データの結果だけではなく次のステップに行くときの方策につながるような分析をしてください。言い方は悪いかもしれませんが、事務局は若い方々が多く、委員の方はある程度歳を重ねた方もいます。子育てを経験された方もいます。主婦の方もいます。色々な立場の方から事務局が気づかない様々な視点をもってお気づきの点がありましたら、ご意見を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します。

もし他にご意見がなければ、OD調査結果については皆様に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、3の協議事項に入ります。

協議事項（1）「令和4年度実施の事業と予算（案）」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21ページをご覧ください。協議事項（1）「令和4年度実施の事業と予算（案）」について説明します。令和4年度は、資料に記載のとおり大きく5つの事業の実施を予定しています。特に重要な事業は「（1）イオンモール出店に伴うバス運行計画見直し検討・実施」ですが、令和5年春に予定されているイオンモールの出店に伴い、現在、豊川市民病院まで接続しているバス路線について、イオンモールまで延伸することを検討し、路線見直しを行うというものです。

別紙A4版の資料をご覧ください。こちらは、イオンモールの出店関連を所管する課が、豊川市議会及び地元説明に使用した資料です。イオンモールの出店予定地は左側の地図上赤丸で示した豊川市民病院南側ですが、現在、豊川市民病院へ接続している豊鉄バス新豊線・豊川線と豊川市コミュニティバスゆうあいの里八幡線、小坂井線、音羽線、御津線については、イオンモールまでの延伸・乗入れを検討しています。

次に、資料右側上段の図をご覧ください。こちらは、イオンモール敷地内の図面になります。赤色の矢印はイオンモール敷地内におけるバスのルートですが、一般車も通るルートで設計が進んでいますので、バスが安全に運行できるよう、イオンモールに対して車線変更を要するような危険な場所には、警備員の配置などを依頼していきます。

次に、資料右側下段の図をご覧ください。こちらは、イオンモール敷地内のロータリー拡大図です。赤色の長方形で示された部分がバス停設置予定場所であり、バスが2台停車できるスペースを確保いただける予定です。また、オレンジ色で着色した部分はバスの退場ルートの一部ですが、出口ゲートの手前で特に一般車と交錯しやすい危険な場所となっているため、警備員の配置に加え、カラー舗装をしていただく予定です。現時点で公表可能な情報は以上ですが、詳しい敷地図面などが固まった段階で本会議において協議を行い、12月に開催を予定している本会議において、ルートとダイヤの最終承認を目指していき

ます。

続きまして、会議資料に戻っていただき「(2)バス利用実態調査(OD調査)」から「(5)新規移動手段の導入検討」については資料に記載とおりです。特に「(3)公共交通の利用促進策実施」の「③バス停増設」については、フリー乗降の導入に対する代替策として実施するものですが、バス停の設置に際して、交差点や駐車場の乗入れ口付近、駐停車禁止場所を避けることや設置間隔は300m程度以上離すという公安委員会の基準があることを踏まえて検討していきます。

なお、来年度の本会議は、ページ右側のスケジュール表の下段に記載しているとおり、4回の開催を予定していますが、3月の会議につきましては、イオンモール出店に伴うルートやダイヤの周知・広報に注力したいため、書面会議の予定としています。

次に、22ページ左側をご覧ください。こちらは令和4年度豊川市地域公共交通会議の予算案です。令和3年度予算と比較して、歳入・歳出はともに508万8千円減の294万9千円となりますが、令和3年度と異なる点について、金額の大きな科目に絞って説明します。

まず、上段の歳入、「1負担金及び補助金」の「2補助金」です。令和3年度は令和2年度の豊川市地域公共交通計画の策定に係る補助金183万1千円の歳入がありましたが、令和3年3月に計画の策定を終え、補助対象事業がなくなったため0円になります。

次に下段の歳出、「2需用費 2印刷製本費用」をご覧ください。令和3年度は、10月にバス路線を大幅に見直したことにより、ポケット時刻表やバスマップなどを印刷しましたが、令和5年春のイオンモール出店に伴う路線見直しの時まで追加印刷をしなくても済むように印刷部数を増やしたため、特に印刷製本費が嵩みました。しかし、令和4年度は例年並みに戻るため、印刷製本費は100万7千円に減額となります。

なお、ページ右側には「令和4年度豊川市歳出予算書抄本(案)」を参考資料として掲載しています。

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： 「豊鉄バス・コミュニティバスのイオンモールへの乗入れ」の資料について、右下図面のとおり、バスと一般車が交錯する場所をカラー表示してもらうようお願いをされているということで、交通安全や事故防止などのためにやるかと思います。多分経年的に消えていってしまうと思いますので、設置するときには消えた時の対応についても交渉していただけると良いと思います。安全のためのものなので、消えたら書き直すが大事だと思います。

座 長： ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

委 員： バスの運行ルートについては記載がありますが、タクシーはどのようなルートで考えておられるのかお伺いしたいです。

事務局： タクシーのルートについては基本的にはバスと同じようなルートを考えておりまして、A4版資料の右下のバス停の部分が赤く塗られていますが、そこより少し前のあたりにタクシーの駐車場を設けていただくことを予定しております。

座 長： バスは何バス停車する予定でしょうか。

事務局： バスは大型バス2台が停車でき、タクシーは何台か把握しておりませんが、おそらく2、3台は停められると思います。

座 長： 通路の邪魔にならない程度には設置されると思います。

委 員： 出来れば、乗車場所と降車場所を分けていただけると大変有難いです。

座 長： それはとても大切だと思います。降車時は荷物がなく、乗車の時は荷物を持っているため、利用者の方の荷物の問題等もありますので、お客様の歩く動線を確保することも大切です。是非視野に入れてください。

委 員： 私自身は、交通渋滞など遅延の影響が懸念されると思っています。イオンモール長久手でその様な事例があり、時期も3月の年度末であることから、新生活に向けて物を買う時期と重なり懸念があります。安全面でのお話がありましたが、オープン時の渋滞でバスに遅れがでないように、例えば、バスが入ってくる時間はもう一方の入り口に誘導するなど具体的な提案をしていただくと良いと思います。こういった交通状況に関しては、大規模小売店舗立地審議会が7月頃に開催されますが、その前の4月26日に出店地連絡会議という関係者が意見を言う機会があると思いますので、そこで先ほどのご意見のようなカラー舗装の話などをしっかりと行っていただけると良いと思います。よろしくお願いします。

座 長： 渋滞はイオンモールの外の話です。姫街道から市民病院へ行き、市民病院からイオンモールへ行く道路の動線をどのように確保するのかを考える必要があります。建物の敷地内の動線はこれで確保できていますが他はどうなのか。長久手の時はその対策がされておらず、バスが2時間動かなかったそうです。2時間となると乗客の方の生理現象も懸念されます。渋滞の問題は敷地内だけに限らず、敷地外のことも考えて、道路上では動線の確保も考えていく必要があります。人を配置して動線を確保するというご意見がありましたが、しっかりと誘導できる人がやらなければなりません。素人の方がやると逆に渋滞が増えてしまいます。例えば悪いですが、道路工事の交通誘導員は道路状況が分かっていない方もいて道路が混雑してしまうということもあります。規制があるわけではないので大変だと思います。安全性も担保しなければいけません。是非会議でどう対応していくのか議論していただきたいです。

委 員： 意見を出すときは市から言っていただくのが一番良いと思います。

座 長： 事務局は是非ご検討ください。

委 員： イオンモールについてですが、運輸局の立場として、12月にルート等が最終決定という事でそれまでに色々な意見を吸い上げて検討していただきたいです。前々回の会議で話題になったオープン直後の渋滞対策という観点では、このルートの検討状況と市民病院の前か後にイオンモールということになりますので、市民病院に行きたい人はイオンモールに1回入ることになり、遅延の影響を受けることになりますので、例えば一時的に系統を分けること、臨時便を出すことなども検討する必要があると思います。

座 長： 病院が横にあるということは、渋滞が発生すると緊急時は困ります。緊急車両の話は警察等も交えて協議されると思いますのでそれも含めて検討してください。

もし他にご意見がなければ、ご了承していただいたということでよろしいでしょうか。

委 員： 異議なし。

座 長： それでは全員のご了承をいただいたという事で進めさせていただきます。

続きまして、協議事項(2)「豊川市コミュニティバスの運行計画の変更」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23ページ、協議事項(2)「豊川市コミュニティバスの運行計画の変更」をご覧ください。

「4-1 ゆうあいの里八幡線の「横道」バス停移設及びルート変更」について説明します。第49回会議における協議のとおり、ゆうあいの里八幡線の右回りルートについては、出発地から目的地までなるべく短い距離・時間で結べるよう、亀ヶ坪交差点で右折するルートを検討しましたが、「横道」バス停が亀ヶ坪交差点に近い位置にあるため、右折するためにはバス停を交差点から離れた位置に移設することが必要でした。しかし、当時、バス停移設候補地は道路拡幅工事が行われていたためバス停を移設することができませんでした。そこで、やむを得ず筋違橋交差点を右折するルートとしていましたが、令和4年5月にバス停移設候補地の道路拡幅工事が完了する予定であるため、資料のとおり、令和4年6月1日から「横道」バス停を移設し、右回りルートを変更します。なお、バス停の移設先については公安委員会及び道路管理者（県）と協議済みです。また、バス停の移設に伴い、右回りの運行経路は300メートル短くなりますが、ダイヤの変更はありません。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。

今のゆうあいの里八幡線の変更についてはよろしいでしょうか。大変に良い方向に向かっていると思います。距離的には今の場所からどれくらい離れますか。

事務局： 100mほど東になります。

座 長： ありがとうございます。他にご意見がなければ、ご了承していただいたということでしょうか。

委 員： 異議なし。

座 長： それでは全員のご了承をいただいたという事で進めさせていただきます。

特にないようでしたら、4のその他について、皆様方よりご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

委 員： ルート変更のことをお願いしたいのですが、もともと小坂井地区は鉄道駅が3つもありますので昭和の時代からバスのルートが全然ありません。今、人口が篠東方面で増加しておりますが、コミュニティバスが篠東を通るルートになっていませんので、ルート変更のお願いをしたいです。

事務局： 貴重なご意見ありがとうございます。ただ、バスは1路線1台で運行しているため、あるところを便利にすると、逆に今通っているところが不便になってしまうということもありますので、需要がどれ程あるのかどうか把握した上で検討させていただきたいと思います。

座 長： 地元の方のご意見も聞いてどのように対応していくのか検討してください。全く変えることができないわけではありませんが、バス停の位置やルートは簡単に動かせるものではなく、また、なかなか適地がありません。特に私有地、住宅地ですとバス停から家が見えるとか、バス停の前でタバコを吸う方が出てくるなど、色々なことが起きます。皆様のご同意をいただかないと難しい部分も出てきますのでそれを含めて話し合いをしていただきたいです。

委 員： 小坂井に国道23号バイパスが開通するのですが、バイパスが高架で国道1号だけが信号で国道23号に上がっていき、3年後には高架で国道151号のバイパスが直通で行きます。そうすると、多分国道1号の交通量が減ると思いますが、今正岡を走っている豊鉄バスさんのルートがもし国道1号で小坂井の方に抜けて市民病院の方へ行けるようになるとは思いますが、そのあたりについてはどのような流れになるのでしょうか。

今、実際に正岡から東上に行く路線はどれくらいの人数が乗っているのかわかりませんが、高齢者が増えていき、国道１号に豊鉄バスが走ることになれば、コミュニティバスがなくても市民病院に早く行けると思います。

座 長： 事務局はこれについて何かお聞きしていますか。

委 員： 今高架の話が出ましたが、愛知県が行っている工事で個別メニューをいただきながらやっているということなので、なるべく早く、令和１０年より前には高架が完成すると聞いております。今は下部工や切り回しの工事をやっていますが、もう少し待っていただければ交通の流れも変わってきます。一方で国道２３号の蒲郡バイパスは令和６年度の開通目処となっており、それに伴って国道１５１号や国道２３号の上りバイパス等の交通の流れも変わると思いますし、名古屋までつながるのでかなりの交通量が増えると予測しています。状況をみながら判断したいと思います。

座 長： 他にいかがでしょうか。

委 員： 私はここへ参加して２年になりますが、その間に身近な人が杖を使うようになり、車いすを使うようになってきています。車いすを乗せるバスが減ってきてしまっているということで、例えば杖だと行けないけれど車いすならばイオンモールに行けるかもしれないということを考えると、フリー乗降ができるタクシーを活用する方が良いのかもしれないと思います。車いすを使って生活している人が乗り物を活用できることについて、少し頭の隅に入れていただいて計画をたてていただけると大変うれしいのでお願いします。

座 長： バリアフリーの話になります。バスが車いす対応車でない場合、どうやって車いすの方の移動を確保していくのかという話だと思います。今我々が豊川市でサービスしている仕組みのなかで車いす対応ではない車両を使っているということになると、車いすの方はどうしたらいいのか。これを考えなければならない話です。是非支局の方にも相談に行って検討してほしいと思います。私の住んでいる街では、同じようにバスが車いす対応ではありませんが、車いすの方からご要望のお電話をいただくと、特別に別の車両を用意して対応するという仕組みを作っています。今の豊川の車両ではつらいところがいっぱいありますので、それなりの対応を考えるべきだと思います。

委 員： 今のことで実際に使っている人が身近にいまして、急に今日体調が悪くなってタクシーを使いたい。しかし前日の１８時まででないと申し込めないという現状もつらいと言う声を聞いていますので、そこを考えていただきたいです。

委 員： 社会福祉協議会には福祉車両というものがあります。一応２～３台ほど用意しています。当日でも空いていればご利用はしていただけますが、運転はご家族にお願いしています。福祉車両としての貸し出しは可能です。

座 長： 今のお話のように色々な方法があります。それでも対応が行き渡らない場合はどうするのか、バスだけで対応できることでもないの、色々なかたちでの対応を検討していかなければならなりません。それはもう当たり前の話で、ここでの公共交通はバリアフリーも含めての話だと思いますので、豊川市ではどのような対応が可能なのかなど、仕組みをつくっていく必要があります。事務局はバリアフリーの対応一覧表を作って整理し、それを以て説明していただくといいかと思います。そういった形で対応しますがよろしいでしょうか。

委 員： ありがとうございます。

座 長： 次回までには一覧表等の整理したものを作ってください。

事務局： わかりました。

座 長： 他にいかがでしょうか。
それではお願いします。

委 員： 2点ご報告があります。まず、回数乗車券の販売種別の見直しについてです。今年に入ってから新型コロナウイルスのオミクロン株が大きな打撃でして、更にウクライナの件に伴い燃料費の高騰が続き、経営状態が更に厳しい状況になっております。こうした状況を踏まえて、路線維持につなげるために割引率の高い回数乗車券の販売については、今月末をもって終了いたします。廃止する回数券は、普通回数券23枚綴り、買物回数券14枚綴り、29枚綴り、組合せが対象となりますが、普通回数券の11枚綴り、組合せと豊川コミュニティバス共通回数券は引き続き販売いたします。なお、お客様への周知は、HPやバス車内のお知らせを先月中旬から行っております。ご理解いただけますようお願いいたします。2つ目は先程報告事項にもございましたが、弊社では2024年度末（令和6年度末）を目処にICカードマナカを導入する計画でございます。コロナ渦でバスロケーションシステム等のDXの推進は欠かせません。今後詳細についてはわかり次第本会議等でご報告いたします。

また、先ほどイオンモールの話がありましたが、私もイオンモール長久手と常滑を経験しておりまして、正直オープン時は大渋滞でバスが動かない状態が予測されます。その際はダイヤを維持するために、八幡駅近くのバスの待機場場に予備のバスを置いてダイヤの維持に努めてまいります。色々なかたちで現状のダイヤを維持しなければいけないと思います。経験からすると、土日は皆様が殺到し大渋滞になるのではないかと思います。本当であればオープンに合わせて一気にやった方が良くとも思いますが、少し様子を見て、落ち着いてから工夫をしていくこともひとつの手とも思います。私どもも知恵を絞って頑張っていきたいと思います。

座 長： ありがとうございます。渋滞等の対策をしてサービスを上げることでイオンモールに皆様が集まりやすくなり、売り上げも上がってバスやタクシーの利用も増えるというのが一番良い姿ですので、是非皆様で努力していけると良いと思います。それと、ICカードマナカの導入については大変良いお話をいただきました。現在公共交通を利用している方はほとんどの方が持ってみえるので、更に利用が増えるようになると良いと思います。よろしくをお願いします。導入時期はお教えいただけるのでしょうか。

委 員： はい。こちらの会議で報告させていただきます。

座 長： 他にいかがでしょうか。もし他になれば事務局の方からお願いします。

事務局： 委員の皆様、年度末のご多忙な時期にもかかわらずご出席いただきありがとうございます。また、長時間にわたりご協議とご意見をいただきありがとうございました。

本会議の構成委員としてそれぞれの団体からご選出いただいている委員の皆様につきましては、令和2年4月に委嘱をさせていただいております。本会議の設置要綱の任期は2年となっており、令和4年3月31日付でその任期が満了となります。本会議の円滑な運営を図るべく、各団体より引き続き本会議へ委員のご選出をいただきますようお願いいたします。なお、令和4年2月25日付で各団体等へ送付させていただいた委員選出の書類につきましては、4月8日金曜日までに事務局への報告をお願いいたします。また、委員に変更がある場合につきましては、新たに就任いただく方へ会議資料等やこれまでの経過等の説明や引継ぎについても格別のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

次回、第53回会議につきましては令和4年6月上旬に開催の予定です。詳細は後日事務局より文書にてご案内させていただきます。よろしくお願いいたします。

座 長： 本日は大変活発なご意見をいただきありがとうございました。是非またお帰りになってお気づきの点がありましたら事務局の方へお伝えください。よろしくお願いいたします。色々なご意見をいただいて、公共交通が市民の方の足になっていくと良いと思いますのでよろしくお願いいたします。

以上をもちまして第52回豊川市地域公共交通会議を終了いたします。ありがとうございました。

以上