

第55回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：令和4年12月27日（火） 10：00～12：00
- 2 場所：豊川市役所本庁舎31会議室
- 3 出席者：竹本 幸夫 委員（豊川市長）
鈴木 敏彰 委員（豊川市福祉部）
須川 勝以 委員（豊川市市民部）
大林 益英 委員（愛知県都市・交通局 平野 新一 代理出席）
坂本 直也 委員（豊鉄バス株式会社）
長縄 則之 委員（豊鉄タクシー株式会社）
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）
天野 保幸 委員（豊川市連区長会）
池本 繁 委員（一宮地区区長会）
大林 充始 委員（音羽連区）
石川 清美 委員（御津連区）
荘司 敏彦 委員（小坂井連区）
美馬 ゆきえ 委員（豊川市老人クラブ連合会）
竹内 真弓 委員（人権擁護委員会）
山内 三奈 委員（中部運輸局愛知運輸支局 中井 昂翔 代理出席）
河合 公紀 委員（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
岩村 彰久 委員（豊川市建設部）
武田 謙次 委員（愛知県豊川警察署）
伊豆原 浩二 委員（(特非)ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク）
松尾 幸二郎 委員（豊橋技術科学大学）
- 4 欠席者：佐々木 亮介 委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
高橋 秀明 委員（愛知県東三河建設事務所）
- 5 事務局：木和田次長（豊川市市民部次長兼市民協働国際課長）
山本課長、伊藤課長補佐、松下係長、芳賀主任、竹内主事（人権交防犯課）
- 6 傍聴人：
- 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
 - (2) 協議事項
議題1：地域公共交通確保維持改善事業の評価
議題2：市内バス路線の運行計画変更（案）
 - (3) その他

8 議事内容

(1) 報告事項

事務局： お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから第55回豊川市地域公共交通会議を開催いたします。

本日は、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。

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おります。

愛知県交通運輸産業労働組合協議会は、長坂和俊委員より、河合公紀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、中井昂翔様に、愛知県都市・交通局交通対策課の大林益英委員の代理として、平野新一様にご出席いただいておりますので、ご報告させていただきます。

なお、中部地方整備局名古屋国道事務所の佐々木亮介委員と、愛知県東三河建設事務所の高橋秀明委員は、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。

よろしいでしょうか。それでは、会議の開会にあたり、会長である竹本市長からご挨拶申し上げます。よろしくをお願いいたします。

会 長： 皆様おはようございます。年末のお忙しいなか、ご出席いただきましてありがとうございます。心より感謝申し上げます。

豊川市は来年6月1日に市制施行80周年を迎えます。昨日キャッチフレーズの最優秀賞・優秀賞の方に表彰式を行いました。今回のキャッチフレーズは「もっと、ずっと、豊川。」です。もっと豊川が元気になり、住みたくなるまちにして、ずっと100年も続くようなまちということが由来で作成してくれました。

豊川市は人口も現状通りでイオンモール豊川もできるということで、非常に元気があると言われております。何とかこの元気を維持していきたいと思っております。

今後の少子高齢化のことを考えますと、この公共交通会議が非常に重要な会議となります。この後も真剣なご議論をお願いしたいと思います。

事務局： ありがとうございます。

それでは会議に入りたいと思っております。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、豊鉄バス株式会社の坂本直也委員と、豊鉄タクシー株式会社の長縄則之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。

1の報告事項(1)「豊川市コミュニティバスの運行実績等」について、事務局より説明・報告をお願いします。

事務局： それでは、A3版の「第55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。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。

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。令和4年度の利用者数については、新型コロナウイルス感染症の第7波の期間を除き、前年同月並みで推移しました。

次に、右側の3つの表は、直近3年間の路線別・月別の利用者数を示しており、上段が令和2年度、中段が令和3年度、下段が令和4年度の実績となっています。令和3年10月からは市内バス路線を再編して運行していますが、再編後、利用者数が増加した路線には青色の下線、減少した路線には赤色の下線を引いています。特に赤色の下線を引いた路線については、利用者などからいただいたご意見などを参考にして、イオンモール開業に伴う市内バス路線の見直しのタイミングで改善を図っていきます。

次に、2ページをご覧ください。「1-3 夏休み小学生50円バス等」について説明します。

今年度は、利用促進策の1つとして、東三河地域公共交通活性化協議会において、夏休み小学生50円バスと東三河バス整理券ラリー&徳川家康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7波と重なったものの、夏休み小学生50円バスの東三河全体の利用者数は昨年度から14%増加し、全体では4,806人でした。しかし、豊川市コミュニティバスの参加者は12%減少し、97人でした。

また、東三河バス整理券ラリー&徳川家康謎解きゲームについては、QRコードへのアクセス数は911件、東三河全体の景品応募者数は124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利用促進策の実施内容を検討し、公共交通機関の利用促進に努めていきます。

次に、3ページをご覧ください。「1-4 夏休み路線バス探検キャラバン」について説明します。

こちらは、豊鉄バスさんご協力のもと、夏休み期間中にバスと触れ合うことを目的として実施した子ども向けの体験型イベントですが、資料下段の写真のとおり、参加者にはバスとの綱引き体験やバス車内に乗車したままでの洗車機体験などをさせていただきました。

令和4年8月6日土曜日、豊鉄バス植田車庫にて実施しましたが、251人の方から参加申し込みがあり、抽選により、最終的に50人の方に参加いただきました。イベント終了後、家族単位でアンケートにご協力いただき、結果をページの右側のとおりまとめましたので報告します。

上から2番目のグラフ、参加した感想ですが、「とても楽しかった」と「まあまあ楽しかった」を合わせて100%を占めていることから、全体として楽しんでもらえた結果となっていました。

また、上から4番目のグラフ、現在のバスの利用状況ですが、「年に数回利用する」と「ほとんど利用しない」の回答を合わせて92%を占めていましたが、下段2つのグラフのとおり、バスに対する関心が高まり、今後はバスを利用しようと思うという好意的な回答が多く得られました。事務局としては本事業の目的は達成できたと思いますので、来年度も引き続き豊鉄バスさんにご協力いただき、本事業を実施していきたいと考えています。

次に、4ページをご覧ください。「1-5 豊川市コミュニティバス体験乗車会」について説明します。

令和4年10月9日（日）に開催された第38回「こごかい葵まつり」において、豊鉄タクシーさんご協力のもと、バス体験乗車会を実施しました。特に家族連れの方に多く乗車いただき、地元を運行する小坂井線を知っていただく良い機会となりました。

続いて、ページ右側をご覧ください。「1-6 ゆうあいの里八幡線・音羽線・御津線「八幡町」バス停位置の変更日」について説明します。

前回の第54回会議において、イオンモール豊川の開業に関連し、八幡町交差点西側の右折帯を延長することに伴い、八幡町バス停を11月中旬に移設すると説明しましたが、11月15日（火）に移設しましたのでご報告します。

次に、5ページをご覧ください。「1-7 OD調査結果速報」について説明します。

こちらは10月下旬に実施したOD調査のうち、「バスでイオンモール豊川へ行ってみたい時期」についての設問の調査結果を速報として報告するもので、ページ左下は路線別の集計結果、ページ右上は利用頻度別の集計結果となっています。

まず路線別の集計結果ですが、イオンモール豊川開業後、1週間以内にバスで行ってみたいと回答された方の割合は、小坂井線、御津線の順で高くなっており、イオンモール豊川に乗入れを予定している路線で高い傾向があります。

次に利用頻度別の集計結果では、利用頻度が1週間に2～3回程度または1回程度利用する方の割合が高くなっており、日常的にバスをよく利用する方はバスで早くイオンモール豊川に行ってみたいと考えている傾向があります。

なお、「バスでイオンモール豊川へ行く予定なし」と回答した方も多くいましたが、イオンモール豊川まで乗り入れを予定している路線や利用頻度の高い利用者のイオンモール豊川に対する関心の高さがうかがわれ、新規利用者の獲得だけでなく、既存利用者の利用頻度向上も期待できるため、イオンモール豊川の開業日にバスが乗り入れられるようにしていきたいと考えています。

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： OD調査結果のイオンに行ってみたくどうかにつきまして、利用頻度が1週間に2～3回程度の利用者がイオンモールに1週間以内に行きたいという割合が多く非常に嬉しい結果と思います。一方で、渋滞の問題もあるので、イオンモールへの行き方の周知を徹底することが必要です。開業直後の土日など、バスの乗り入れができないくらい渋滞してしまった場合は、市民病院で降りていただくなどの方法もあると思います。1週間以内に行きたいと言った人たちが結果的に大渋滞に巻き込まれて、イオンモールへはバスでは行けそうにないという印象を持たれてしまうと非常に残念ですので、そこを本当に注意しないとイケないと思います。嬉しい一方での裏返しとして重要な点であるのでよろしく願いします。

座長： ありがとうございます。周知の話はこれから考えていく必要があると思います。

事務局： 最後の議題のなかでも素案として示しますが、手前のバス停を利用していただくことや、小銭をご用意していただき乗降をスムーズにするなど、可能な対策を実施して、少しでもバスが遅れないようなかたちで運行できればと思います。

座長： 役所が頑張ってもPRしても限界がありますから、皆さんで話題にさせていただきたいと思います。役所から色々なメッセージが出てそれはそれなりの効果があると思いますが、皆さんが話題にしていれば口コミでつながっていきますので、是非イオンモールを話題にしながらそのような話題も盛り込んでいただけると有難いです。

他にいかがでしょうか。

委員： 3ページの夏休み路線バス探検キャラバンについてですが、抽選形式ということもあり

申込者数に対して参加者数が少なく、残念ながら参加できない方ももちろんいらっしゃいます。聞いた話によると、事業者さんのご協力もあって開催しているので、日ごろの運行もあるなかで人間的なサポートや車両提供をしていただくことを何度も開催するのは難しいこととは思いますが、これだけ子供たちが楽しみにしているという要素もあるので、出来る限り多くの方が参加できるように今後の実施についてはご検討いただきたいと思います。検討結果としても非常に良い結果が出ているところと、コミュニティバスの利用者増加につながる良い取組みになっていると思いますので、ここで子供たちがバスを利用していただくことにつながれば、イオン開業時にもバスで行くという意識が高まり子どものリピーター増加にもなります。

座長： 大変良いご意見をいただきました。250人が応募して50人が参加できるということは確率としては5人に1人なわけで、たくさんのおもちゃたちが楽しみにしているイベントになりつつあると思います。豊鉄バスさんにもご苦勞おかけしますが、是非今のご意見についてご検討いただけたらと思います。

委員： 今ご意見をいただきましたが、私どももやはり将来的に長くお客様になっていただける小学生の皆様にも、バスというのはこういう物というPRを積極的にしていきたいと考えています。こういったイベントにより、営業所に活気が出て明るくなります。来年についても、新型コロナウイルスのこともありますが、完全対策を施しながら是非続けていきたいと考えております。50円バスについても同じ考えでおります。極端な話を言えば夏休みに豊橋から伊良湖岬まで50円で行けます。どんどん小学生に利用していただいて、東三河の活性化と将来バスに関心をもっていただけるように協力していきたいと思います。

座長： 幼い頃に乗って「面白い、楽しい」そういった経験をするのが凄く大切だと思います。いつも車でしか移動しないのではなく、公共交通を利用することで社会性のようなものを経験できると思いますので、是非皆さんで応援していただければと思います。

他にいかがでしょうか。

委員： 先ほどのイオンモールの件ですが、やはり渋滞で利用者がバスに乗りたくないとなっちはいけないと思います。先ほどの事務局のお話で小銭を事前に用意する、ひとつ手前のバスで降りるなど、確かにそういったことも必要と思いますが、利用者目線にはなっていないと思います。行ってみたい時期の調査結果をみても小坂井線での関心が高いようですが、車の保有割合はこの調査でどれほどですか。車のない方がバスで行ってみたいのか、運転する人がバスで行ってみたいのか、そこが重要だと思います。車を持っている方がバスでイオンモールに行くことでメリットがあることが大事だと思います。調査時の車の保有率を知りたいです。

事務局： こちらのOD調査については、今回は車の保有率に関する設問を設けていないので確かなことは申し上げられませんが、豊川市でバスに乗られる方は車や免許を持っていても乗らない方が比較的多いと思うのでそういった方が中心の回答だと思います。

座長： バス利用者を対象にしたOD調査ですので、車の保有割合はこの調査では伺っておりません。

委員： 車を所有している方が置いていってでもバスを利用する気持ちを持つことが渋滞緩和、バス利用者の増加につながると考えています。

座長： おっしゃる通りです。ですから是非とも地域でなるべく車が集中しないように話題にしていきたいです。

それでは、報告事項については確認したということで次に進めさせていただきます。

他によろしいでしょうか。特にないようですので、続きまして、2の協議事項に入ります。

協議事項(1)「地域公共交通確保維持改善事業等の評価」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局： それでは、会議資料6ページをご覧ください。協議事項(1)「地域公共交通確保維持改善事業等の評価について」説明します。

「2-1 地域内フィーダー系統の評価」ですが、豊鉄バス新豊線・豊川線に接続するコミュニティバスの一部の路線については、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」制度を活用しています。本協議は、補助金の交付要綱や交付要領において、地域公共交通会議で事業の実施状況等を確認し、「自己評価」を行ってから国に報告することになっているため協議をするものです。

地域内フィーダー系統の評価については、所定の様式を用いて6ページのとおり評価案を作成しましたので、内容をご確認いただき、ご意見等をお願いします。いただいたご意見等を踏まえ、報告期限である令和5年1月12日までに中部運輸局愛知運輸支局に報告させていただきます。

なお、所定の様式には全国共通の様式と中部運輸局が独自に作成した中部様式の2種類があり、本年度はこの両方を作成して報告することになっています。6ページと9ページに掲載しているのは全国共通の様式になりますが、記載内容については、全国共通様式も中部様式も同じ内容となっていますので、6ページから9ページの内容については、簡潔に記載された中部様式を用いて説明します。A4版の「令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要(全体)」をご覧ください。

始めに、中部様式の資料構成について説明します。中部様式の2ページから9ページまでは、国の補助金の交付を受けるために作成した「生活交通確保維持改善計画」に基づき、適切にバスを運行し、公共交通網の形成に努めているのかということ、PDCAサイクルに則り自己評価する内容となっています。続いて10ページから12ページまでは、直近2年間の自己評価に基づいて国の第三者評価委員会からいただいた事業評価結果を基に、その反映状況や今後の対応方針などを記載しています。続いて13ページは、豊川市地域公共交通計画における計画・評価の推進体制と直近1年間の公共交通会議の実施状況について記載しています。

それでは内容を見ていきますので、中部様式の2ページをご覧ください。こちらは、PDCAサイクルでいうPの「プラン・計画」に相当する部分となっていて、豊川市地域公共交通会議が目指す地域公共交通の姿として、公共交通の基本計画である「豊川市地域公共交通計画」から「基本方針」と「路線の役割」を抜粋して記載しています。

次に、3ページから5ページですが、こちらはPDCAサイクルでいうDの「ドゥー・実施内容」に相当する部分となっています。

始めに、3ページですが、評価対象期間における主な具体的な取組みとして、「令和3年10月の市内バス路線の再編」と「豊川市1日フリー乗車券周知チラシ」について記載しています。市内バス路線の再編内容としては、右側の概要図のとおり、豊川市民病院東側の区間は豊鉄バスが運行しているため、豊鉄バスに任せてコミュニティバスの運行を廃止し、コミュニティバスの路線を短縮化することで移動量の多い国府駅西側の主要区間の

増便を図ったというものになります。また、路線再編に伴い、音羽方面や御津方面から豊川市民病院をまたぐ移動では、それぞれ初乗り運賃が発生してしまうため、乗継ぎ移動にお得な「豊川市1日フリー乗車券」のチラシを作成して周知に努めたことを記載しています。続いて4ページをご覧ください。ここでは、令和3年10月の路線再編の結果、増減の大きかった路線の増減人数や増減率の数字部分を赤色破線で囲み、利用者意見などを参考にして要因分析をしています。また、ページ下段には結果の考察及び今後の展開について記載しています。利用者数が減少した主な理由としては、特に主要区間を増便した小坂井線、音羽線、御津線、御津地区地域路線における増便区間の利用者増加数が減便区間の利用者の減少数を下回ったことが原因であると考えられ、イオンモール開業に合わせ、豊川市民病院に接続している路線をイオンモールまで延伸・乗入れをすることで利用者の獲得を図っていきたいと考えています。続いて5ページをご覧ください。ここでは、西尾市「いこまいかー」の視察と広域連携した利用促進策の実施について記載しています。西尾市「いこまいかー」は、タクシーの料金を1乗車300円として、不足する運賃を市が補填するタクシー補助制度です。タクシーを1乗車300円で利用できるという点において、利用者目線ではデマンドタクシーと全く変わらないため、バスの運行が難しい地域での移動手段やバスが運行していない地域での移動手段として有用ですが、本市で導入することができるのか、調査検討を継続していき、改めて本会議の中で報告をさせていただきます。

次に、8ページをご覧ください。こちらはPDCAサイクルでいうCの「チェック・評価」に相当する部分となっており、豊川市地域公共交通計画で掲げる目標数値に対する実績及び達成状況を掲載しています。

まず表の左側の列、利用者数目標の達成状況をご覧ください。利用者数目標の目標人数は、コロナ禍で減少した利用者を、計画最終年度の令和7年度にコロナ禍前の令和元年度程度まで戻すことを目標として設定したのですが、新型コロナウイルス感染症の影響により、全路線で目標未達となっています。特に主要区間とそうでない区間の便数にメリハリをつけた小坂井線、音羽線、御津線、御津地区地域路線については目標を大きく下回っています。

次に表の中央の列、収支率目標の達成状況をご覧ください。収支率は、運賃収入と車体広告掲載収入の合計額を運行経費で割って算出しますが、利用者数の評価期間が令和3年10月から令和4年9月であるのに対し、収支率の評価期間が運行経費の精算期間に合わせて令和3年4月から令和4年3月となっていることの影響もあり、利用者数目標をもう少しで達成できるところだった、ゆうあいの里八幡線と音羽地区地域路線の2路線で収支率目標を達成しました。

次に表の右側の列、行政負担額目標の達成状況をご覧ください。行政負担額は、運行経費から運賃収入を差し引いて算出しますが、行政負担額についても評価期間が収支率の評価期間と同様となっていることに加え、令和3年10月の市内バス路線の再編で全体的に走行距離が短くなったことで運行経費が削減されたため、多くの路線で目標達成となっています。ただし、ゆうあいの里八幡線は路線再編に伴って走行距離が長くなったため、収支率の目標を達成できたものの行政負担額の目標は未達となりました。

続いて9ページをご覧ください。こちらはPDCAサイクルでいうAの「アクション・改善」に相当する部分となっており、課題と対応方針について記載していますので上から順に説明します。

課題の1つ目は、令和3年10月の路線再編で、コミュニティバスの増便区間の利用者数があまり増加していないことと、減便等を実施していないにも関わらず定期外利用者が大幅に減少した豊鉄バス新豊線・豊川線のことを挙げていますが、これについてはイオンモール豊川への延伸・乗入れを実施することで、特に増便区間の利用者数の増加を図るとともに、利用者等の意見を反映した改善や系統の一体的な再編を実施することで対応していきます。

課題の2つ目は、令和3年10月の路線再編で、市中心部への移動は豊鉄バス新豊線・豊川線との乗継ぎが必要になったため、「豊川市1日フリー乗車券」の販売増加を見込んでいたものの販売枚数が横ばいであったことを挙げていますが、これについては周知チラシの継続活用によって対応していきます。

課題の3つ目は、期間限定の利用促進策を実施したものの新型コロナウイルス感染症の第7波の時期と重なってしまったことを挙げていますが、これについては東三河地域公共交通活性化協議会で実施期間の長い利用促進策についても検討することで対応していきます。

課題の4つ目は、コミュニティバス以上にタクシーの利用状況が厳しいことを挙げていますが、これについてはタクシー補助制度の調査継続等を進めることによって対応していきます。

以上となりますが、今後の関係機関との調整及び調整に伴う訂正については、事務局に一任していただくことも含めて承認をお願いします。

説明は以上となります。

座長： こちらについて、ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

委員： 2点あります。まず、豊川市の各コミュニティ路線、特にこちらの豊川市役所あたりは途中で乗継ぎが必要ですが、やはり高齢のお客様に関しては乗継ぎに伴う待ち時間や乗降時の段差等の不便を強いられると思います。豊川市民病院が乗継ぎの中心になると思いますが、まずバスが停められない状況であり、またベンチが少ないためお客様が立って待っているという状況です。イオンモールへの乗入れが始まりますと、渋滞等の遅れによってうまく各路線が接続しない可能性も出てきます。便数の少ない地域に増便したということは良いことと思いますが、乗継ぎの根本的な基点箇所については、お客様が安心して待てるような待合室やバス路線の運行状況を提示するなど、安心して待つことができる環境に改善していただけたらと思います。2点目は1日フリー乗車券についてですが、販売枚数が横ばいということで豊鉄バスに関しては運転手に申し出て購入という形式と思いますが、もう少し近隣バス停で購入できる場所を増やしていただき、購入しやすい環境をつくることも大切と思うので検討していただきたいです。

事務局： 貴重なご意見ありがとうございます。まず、市民病院のベンチについては今まさに増設しているところで、今年度中には完成する予定です。待合室として屋根や風よけも検討しましたが、地下の構造物の関係で設置できないため難しいと考えています。フリー乗車券についてはまだ販売窓口が少ないので、どこか販売できそうなところがあれば検討していきたいと考えています。

座長： 他にいかがでしょうか。

委員： 今のご意見に関連して、元々今回の再編と前回の再編のときに直通便がたくさんあったところを少し減らし、一部豊鉄バスさんの方へ乗継いでいただき利用者数が上がったとい

うことで、それを受けて更に加速する方向に向かったら今度は減ってしまったという流れと解釈しています。市民病院より東の方は豊鉄バスさんの方の管轄ということですが、まずはそれがどれくらい目標通りに動いているのかモニタリングをする必要があります。年に一度のOD調査で乗継状況などを分析していると思いますが、少し足りないです。豊鉄バスさんのゾーン制の範囲は市が補てんするかたちでやっていると思いますので、その辺りも注視していただきたいです。コミュニティバスは毎日利用者数を集計していますが、豊鉄バスさんの方は細かく毎日の利用者数を把握できていないので、何かしらデータを出せるようにしないと、今後これをどうしていくのかというところで判断が難しくなると思います。その上で、直通便をもう一度復活させるという選択肢もあると思います。今、計画でこの方向に来たわけですが、今の状況をみて今後どうしていくのかを考えていく必要があると思います。

事務局： 地域間幹線については中部様式の方で簡単に触れさせていただいておりますので、各自でご確認いただきたいと思います。

市民病院の東側へ行きづらくなってしまったことについては、データの取得方法などを先生方にご相談させていただいて検討していきたいと思います。

委員： 一度方向を決めたものを戻すことはなかなか大変と思いますが、他の地域でも乗継ぎを中心としたら利用者数が大きく減少したため元に戻したという例もありますので、選択肢は1つではないと思います。それから地域間幹線系統の補助の方で、令和4年度補助系統別事業評価表というA4版で4枚ホチキス止めになっている資料がありますが、今回非常に気になるところがあります。2ページ目の豊橋駅前～豊川駅前線の輸送量実績が15.3、4ページ目の豊橋駅前～豊川市民病院線の輸送量実績が15.1と、1日あたりの平均的な輸送になると思いますが、補助を出せる加減が15ということで結構ぎりぎりとなり、今後どうなるのか分からない状況だと思います。令和3年度は14.5と15を下回っていた状況で補助を受けていたと思いますが、今後、具体的にどのような状況になると補助がなくなってしまうのかご説明いただきたいです。

委員： 例えば、令和3年は15を下回っていたりするので補助を出せないことが基本ではありますが、コロナ禍では特例として独自の計算方法から、15に達することができなくても基準を満たしていれば継続可能となる場合があります。それがここ3、4年続いていたのですが、今後はそれが難しくなっている動きがあります。まだ次の年度の考え方は明確には示されていませんが、次年度は15を下回る場合は元の制度通り補助を受けることが難しい可能性があることを考えて、利用促進により数字を満たすようにしていただきたいです。

委員： ありがとうございます。こういう状況で2年間猶予があるなか、本当に補助がなくなるかもしれない状況だと思います。補助がなくなると本当に続けていけるのかということもあると思います。そのために公共交通会議として何が出来るのかについて色々あると思いますが、1つは15人というのはコロナ前の基準であり、かなりの自治体でこれはまずいという意見が出てきているので、本当にこの仕組みのままでいいのかどうか。市としても猶予を延ばすなどそういったアピールをしていくことは非常に重要です。一方で利用者数を増やしていかなければならないので、イオンモールで利用者数が少し伸びると良いと思いますが、何か早めに手を打たないとなってしまうからでは遅いと思います。そもそも輸送量の実績を出しているのは6月の調査ですよね。豊川市さんは色々なイベントを開催

していますがこの6月には無いです。敢えて言いますが、例えば守るために6月付近で大きなイベントを開催することもあると思います。例えば市が補てんして次年度から定期を少し安くして利用者を増やすとか、地域によっては地方創生臨時交付金を使って3ヶ月コミュニティバスを無料にしているところもあります。今のままでも15を越えられたら良いのですが越えられなかったでは遅いので何かやっていかなければならないと思います。そういった懸念があります。

座長：今の先生のお話は国の補助基準についてです。お手元の資料に使用指標という数字があります。その輸送量という数字を見て行くと、新豊線の令和4年度は計画が31.9で実績が27です。これは1日に何人輸送したのかという数字です。コロナに伴い令和3年、4年は特例措置がなされており、15人を切ったとしても補助対象にされています。コロナ前は2年続けて15人以下になると補助打ち切りというルールでした。来年度以降は先ほどお話にあったように特例措置がどうなるかまだ分かりません。いずれにしても実績が15を下回るギリギリの状況です。つまり、コロナ禍前の状況に戻さないといけない状況であると危惧しているというご発言でした。方法としていくつか例がありました。実際にデータを取る際に皆で乗りあうなど、手を打っていかなければならない状況だと思います。補助金は、切られたあとに復活させることはかなり難しいです。この資料をもとに第三者評価委員会が来年2月中旬に行われます。豊川市では市内の路線を中心に検討しますが、今一度、市外を跨いでいく路線のことを考えないと厳しい状況になると思います。そう言った意味では夏休み小学生50円バスの活用も非常に大切なことと思います。

委員：まず15人の問題は非常にデリケートで、基準がないと世の中成り立ちませんのでこの基準をいかにクリアするのが重要です。バス事業者としても真摯に取り組んでいきたいと思っておりますが、バス事業者単独では利用者が増えないと思いますので、行政をはじめとする皆さまにご協力をいただきたいと思っております。昨日もある自治体の方で同じ内容の議論をさせていただいたばかりです。また別の自治体ではコロナ禍ではありますが15人を下回ってしまい、これが2年続くと死活問題です。なんとか知恵を絞って増客に努めていきたいと思っております。豊川市さんについては、イオンモール開業もあり当社としても追い風になり、人口も増えていますので、なんとか努力していきたいと思っております。それと、委員の皆さんから乗継ぎの話が出ましたが、私どもは昨年3月に豊川市さんのご協力もあり、バスロケーションシステムを導入しています。そういったものも活用してイオンモールの渋滞対策に取り組んでいきたいと思っております。50円バス、乗り方教室については、従来通り運賃箱にお金を入れていただく形式でしたが、25年の3月にICカードマナカを導入予定です。近いうちに乗り方教室でICカードの使い方もお教えできるように期待しております。

座長：ありがとうございます。事業者の方でも努力をいただいているというお話でした。

委員：幹線系統について難しい話が続いてしまい恐縮ですが、幹線系統にフィーダー系統がぶら下がっている状態ですので、幹線系統がなくなってしまうとフィーダー系統にも補助は受けられなくなります。そのなかでも乗継ぎが非常に重要なポイントになってくると思っています。いくつかベンチを増設するという話も出ましたが、乗継ぎで逸してしまっている利用者の方がいる可能性もあり、乗継ぎさえしっかり周知できれば利用者数も増えてくると思います。中部様式の利用促進では、1日フリー乗車券の周知を図るという文言だけでしたが、毎年同じ利用促進ではなく乗継ぎを妨げている要素を調査し、それに伴った対

策を講じていくことも必要と思っています。それから乗継ぎのダイヤが難しいと言う方もいます。資料後方に載っている乗継表が分かりやすいので、これ自体をダイヤにそのままくっつけるのも良いと思います。例えば、バスロケーションシステムから乗継表のページに飛べるなど、そういった色々な工夫もまだまだできると思います。イオンのオープンによって利用者が伸びるだろうと安直に思ってしまいがちですが、イオンに頼り過ぎないように幹線の利便性向上をご検討いただけたらと思います。

座長： ありがとうございます。他に何かご意見はありますでしょうか。これらは1月12日までに支局に提出することになっております。これを基に2月の中旬に中部運輸局で第三者評価委員会が開催されます。管内は愛知・岐阜・三重・静岡・福井です。そこでは、幹線系統・フィーダー系統を含めた評価を、当事者ではない第三者が、関連市町村すべての提出書類に目を通します。2月中旬に行うのはそこから抽出された市や町が、補助金の状況、交通の状況にどういう対応をしているのか、学識経験者等にアドバイスをいただくというものです。

もしご意見がございましたら1月6日までにご連絡をお願いいたします。修正内容につきましては事務局と私どもにご一任いただきたいと思います。それでは進めさせていただきます。

他によろしいでしょうか。特にないようですので、続きまして、協議事項(2)「市内バス路線の運行計画変更(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10ページをご覧ください。「3-1 運行計画変更にかかる協議スケジュール」について説明します。

運行計画変更にかかるスケジュールについては、ページ左上の表に記載のとおり、本日の12月会議で運行ダイヤについて協議し、令和5年3月のイオンモール開業日に合わせて、現在、豊川市民病院に接続している市内バス路線のイオンモールへの延伸・乗入れを目指していきます。なお、後ほど渋滞対策の議題の中で説明しますが、運行事業者から渋滞対策の提案を多くいただき、新たな対策についても検討する必要が生じてきたことなどから、資料のとおり令和5年2月にも公共交通会議を開催して渋滞対策について協議します。

続いて、会議資料11ページをご覧ください。「3-3 運行計画ルート」について、前回会議からの変更点に絞って説明します。

会議資料16ページをご覧ください。前回会議では、熊野神社前方面行きの「旧農協Aコープ前」バス停を、既存の「旧農協Aコープ前」バス停と「観音寺口前」バス停の中間の位置付近に新しく設置すると説明しましたが、会議後、地元から既存の「旧農協Aコープ前」バス停付近で降りられるようにしてほしいという意見がありました。そこで、改めて公安委員会と協議した結果、既存の「旧農協Aコープ前」バス停付近には安全に乗降できる場所がなかったため、終点の熊野神社前で折り返し、追加料金なしで既存の「旧農協Aコープ前」バス停で降りられるようにする運用に変更しました。

変更点については以上となりますが、この他、前回の会議資料から新設するルートの起終点の住所や距離、新設するバス停の住所などの情報を資料に追加記載していますのでご確認ください。

続いて会議資料22ページをご覧ください。こちらは6月の会議でお示したイオンモール豊川のバスロータリー拡大図の最新版になります。主な変更点としては、2台分あつ

たロータリー部分のタクシー乗り場スペースが1台分に減った代わりに、駐車場内に2台分のタクシー待機場が設定されました。

続いて23ページと24ページの「3-4 運賃体系」については、共通ゾーンにイオンモール豊川バス停を加え、イオンモール豊川バス停で乗継券が発行できるようにするという内容となりますが、前回の会議から変更点はありません。

続いて25ページをご覧ください。「3-5 運行ダイヤ(案)」について説明します。ここからは、前回の会議でお示ししていない一宮線に絞って説明します。

27ページ右側、一宮線の変更後のダイヤをご覧ください。一宮線の運行ダイヤについては、利用者からの意見を踏まえ、「本宮の湯」バス停の最終便発時刻を平日は17時23分発、休日は17時48分発に設定しました。なお、一宮線については、豊川駅前から豊橋方面までは豊鉄バスとして運行しており、現在、豊鉄バスのダイヤを最終調整中であることから、運行開始までに微調整を行う可能性がありますのでご承知おきください。

なお、一宮線以外のダイヤについては、前回会議の後、運行事業者からゆうあいの里八幡線のダイヤについて、バス停間の時間や休憩時間の変更依頼があったため微調整を行いました。このため、ゆうあいの里八幡線に接続する路線のダイヤについても、バス同士の乗継ぎができるよう微調整を行っていますのでご承知おきください。

次に、35ページをご覧ください。「運行本数及び乗継ぎのまとめ」について説明します。ここでは、イオンモール豊川周辺の交通結節点に接続する路線の運行本数の変化について記載しています。資料の見方ですが、青い数字は運行本数の増加、赤い数字は運行本数の減少を示しており、全体的には、現行の市負担額の範囲内で豊川市民病院からイオンモール豊川まで延伸するため、豊川市民病院とイオンモール豊川以外の区間の運行本数が減少します。また、次の36ページは、コミュニティバス全路線の主要区間の運行本数の変化をまとめたものとなりますので後ほどご確認ください。

次に、37ページ左側の乗継表をご覧ください。こちらはゆうあいの里八幡線を例に、表の見方をまとめています。

赤矢印の①をご覧ください。こちらは、ゆうあいの里八幡線の右回りが8時11分に国府駅に到着した後、8時35分国府駅発のイオンモール豊川方面の御津線に乗り継げることを示しています。

次に、赤矢印の②をご覧ください。こちらは、音羽地区方面から音羽線で国府駅に15時9分に到着した後、15時15分国府駅発のゆうあいの里八幡線の右回りに乗り継げることを示しています。

表の見方は以上となりますので、各路線の乗り継ぎについては後ほどご確認ください。

続いて41ページをご覧ください。「3-6 運行開始までのスケジュール」について説明します。

本日の会議までで新設するバス停や廃止するバス停の位置、各路線の運行本数、運行ダイヤ及び料金体系について整理してきましたが、整理した内容を踏まえて運行開始に向けた準備を進めていきます。なお、渋滞対策については次回の第56回会議で整理して準備を進めていきます。

続いて、会議資料42ページをご覧ください。「3-7 イオンモール周辺における渋滞対策」について説明します。

こちらは、特にバスに焦点を当てた渋滞対策の素案としてお示しするものになりますが、

基本的には資料のとおり本市、運行事業者、イオンモールの3者が連携し、3者がそれぞれソフト対策とハード対策を実施し、イオンモール開業日のバス路線延伸・乗入れを目指していきます。前回の会議からの変更点としては、本市のソフト対策として、イオンモール土岐での知見を踏まえ、事前に小銭準備の呼びかけを実施し、両替にかかる時間を短縮することや、イオンモール豊川バス停に職員を配置して誘導を行うことを追加しております。また、運行事業者のソフト対策としても小銭準備の呼びかけ実施や職員配置による誘導を追加しております。

なお、運行事業者が実施するソフト対策の迂回系統の設定については、イオンモール止まりの系統を除き、当面の間はイオンモールを迂回するとともに、八幡駅口バス停を通過する系統を設定するという案で、現在、運行事業者と最終調整しているところであり、次回の第56回会議にて迂回系統の設定について協議します。また、イオンモールが実施するソフト対策については、看板や渋滞状況の監視施設等の設置場所が決まり次第、具体的にお示しいただけることになっていきますので、次回の56回会議にて協議します。

説明は以上となります。

座長： こちらについて、ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

委員： 実はダイヤについてはたたき台の状態、基本的にはイオンモールさんの開業が未定のためなんとも言えませんが、ご承知いただきたいのが市民病院までは許可がおりていますが、市民病院からイオンモールまでは各種申請が必要になりますので、逆算すると3ヶ月前にはダイヤを固める必要があると思います。通常路線のダイヤ改正は1ヶ月ほどでできますが、イオンモールさんが今非常に準備で忙しいとのことで固まっていない状態です。22ページのバス停車位置図をご覧ください。イオンモール常滑あたりでは、観光バス用の駐車場があります。イオンモール常滑は外国のお客様に帰国前にお買い物をしてもらうという戦略的な意味で作られました。他のイオンモールではこのようなバス駐車場を設けることは聞いたことがありません。バス事業者としてはあってほしいという思いがあり、理由としてはお客様が降車したあとに定時発車まで待機できるためです。この22ページの図では2台の停車位置がありますが、イオンモールさんからは1台でどうかという意見が出ています。こちらとしては最低でも2台停車できないと厳しいと強く申し出をしております。このまま2台になれば問題ないのですが、ここが1台になった場合、ダイヤ作成にもかなり影響が出てきます。次の公共交通会議の席では最終的な案をお示しできると考えております。先ほどご意見がありました豊鉄バスのODデータについては、今の整理券のシステムではデータを取ることは難しいですが、先ほど言いましたICカード導入後であれば100%ではありませんがデータの抽出ができると思います。

座長： イオンモールについてはまだ協議中の部分があるというお話でした。私もこれは2バスないと話にならないと思います。三好では4バスあります。ただ、玄関口にこれだけ近づけてくれるのは大変良い話です。乗継拠点がイオンモールになっていくことも検討すると良いと思います。危惧することは、多くの路線が右折で入るので、非常につらいですね。みなさんが慣れて行くまでは少し整備していく必要があると思います。長久手のイオンは現在渋滞がほとんど発生していません。街の皆さんが経験すると少しずつ整備できていくのだらうと思います。

他にいかがでしょうか。

委員： 渋滞対策を行うのであれば姫街道から1本で入ることになる状況になりますので、豊川

体育館あたりから左折待ちの渋滞を含めて大きな遅れが危惧されています。手前のバス停で降車した場合のイオンまでの徒歩所要時間の周知に関しては、八幡駅口になるのか野口町になるのかというお考えなのかお伺いしたいです。

事務局： バスは色々な方面から来ますので、例えば13ページの小坂井線であれば蔵子5丁目ですとか、姫街道方面からの路線は18ページの豊川市民病院や八幡駅あたりになると思います。八幡駅口については、開業当初は通過したいと運行事業者さんからご提案をいただいているので、この場合は野口町等も含めてご案内したいと考えています。

座長： ありがとうございます。渋滞の状況によって臨機応変に対応するしかないと思います。

委員： 渋滞対策について、42ページはほぼ路線バスに対応する内容です。コミュニティバスに対する渋滞対策についてお考えはありますか。

事務局： 42ページの素案をベースに今後いただいた意見を盛り込んで2月に決着ということで考えております。

委員： 当社の場合は路線バス会社とは違いまして車両数も運転手も限られております。それを前提として是非渋滞対策をお願いいたします。

座長： 他にいかがでしょうか。

委員： 乗継ぎの整備の部分で、現時点では豊鉄バスさんのものはまだ入っていないのでしょうか。豊鉄バスさんのダイヤが決まってくると改めて整理するということですか。周知のときにこういう物があるとすごくいいと思います。

事務局： 豊鉄バスさんのダイヤが出次第、当然豊鉄バスさんとの乗継も発生しますので利用者の利便性を図るためにも豊鉄バスさんとの乗継表も作成していきたいと考えています。

委員： お願いいたします。

座長： 他にご意見がなければ私の方からお話いたします。

42ページのイオンモールの乗継ぎについてですが、バスの乗継ぎをわかるようにするというのはなかなか難しいものです。イオンモール内に案内人をおくと書いてありますが、乗る前に情報を渡してあげないといけません。安城市はバスのルートを変える度に案内人をおいて質問に答えられるようにしています。それは必ずしも乗継地点だけではなく主要のバス停に配置していたと思います。イオンモールだけに配置しても意味がありません。安城市は市民の皆さんに公募してやっていただくということもあり大変好評でした。いくつか拠点を設定して願います。例えば豊川駅、国府駅、市民病院、イオンモール等皆さんが集まって迷わずに行けそうな場所でお話をしあげると。そういった情報がわかると安心して乗ることができます。イオンモールだけではダメと思うので少しご検討ください。安城市さんにそういった情報を伺うと良いと思います。安城市の場合は、案内人から乗継ぎの情報だけでなく街の情報も得られることによってバスの信頼度も上がるのでご検討ください。それから渋滞の話はこれから渋滞が起きるのかどうか分かりませんが、長久手や蒲郡で実際に起きた状況を市民の方に早く伝えるべきと思います

オープン日は決まっていますがオープンが近づいてきたら皆さんでなるべく相乗りして自動車やバスに乗っていただくなど、なるべく渋滞を減らせるように話題にしたいです。もし他にご意見がなければ、また2月に渋滞の件について知恵を出し合って議論したいと思います。路線と接続の件については支局と専門の部署にご一任願います。

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

その他として、お手元のパンフレットについて委員からご説明をお願いします。

委員： バス事業者さん・タクシー事業者さん・乗合事業者さん等、運転者の方において、1日の拘束時間や休息期間等が改定されるというものになります。現在の労働時間が厳しいものであったため、改正されるものとなります。令和6年4月から適用となりますので、よろしく願いいたします。

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。

特にないようですので、続きまして次のパンフレットの説明をお願いいたします。

委員： M a a Sの実証実験の案内になります。M a a Sは検索からチケットの予約・決済まで一つでできて、公共交通機関を利用できるというものになります。愛知ではM y r o u t eというアプリを使用して2月15日まで実証実験を行っております。デジタル乗車券の購入もできます。県が実証実験を行っている間にM a a Sというのを知っていただきたいと思います。

座長： 是非一度アプリを入れていただいてアクセスしてみてください。便利に情報を得られるようになりました。

他に何かご意見はありますか。

委員： これまでに何度かコミュニティバスの一部区間のフリー降車の検討を提案してまいりました。現在何らかの検討がされているのかどうかお尋ねしたいと思います。

事務局： 引き続き運行事業者さんとの調整はさせていただいていますが、1人のとあるドライバーの方がフリー乗車は危険であるため難しいが、フリー降車ならできる可能性があるというお話からフリー降車をご提案いただいていると思います。しかし、1人の方が出来ると言っても実は3、4人のドライバーがローテーションで回していることもあり、全てのドライバーの方がなかなか対応できるものではないそうです。特に運転手の方の平均年齢は60歳を越えていることもあり、会社としては難しいというお返事をいただいています。

委員： 技術的に難しいということでしたか。

委員： 運行を担当している事業者です。確認しましたが、当然乗るよりはまだ降りの方が良いという話ではありますが、実際に「ここで降りる」と言われてしまうと降ろして危険な場所はたくさんあります。細い道や後ろから来る車にプレッシャーをかけられるなど、タクシー車両とは違い路線バスよりは小さいが大きな車であるということから、死角もあるのでどんなどころにでも止められるわけではありません。出来る範囲で停車できる場所を選ぶと、利用者との相違がありトラブルになりかねません。また、行き過ぎてしまって戻れと言われた場合、タクシー車両と違って転回が非常に難しいです。バス停に関しても警察から危険ではないというチェックが入って、初めて運輸局の許可が得られ、手続きに進みますので、それを踏まえても簡単にすぐどこでも降ろせるような状況ではありません。運転手の方々に聞いてみてもやはり「運転に集中し、安全性を高めたい」とのことですので、フリー降車は難しいとご理解をいただきたく思います。

委員： もちろん「そこで降ろしてください。」「はい。わかりました。」は当然できないことは理解しています。そうではなく、「ここであれば停まります」という配慮が必要ではないかと思います。実際通行量の多い所は難しいです。しかしフリー降車をしたいというような地区は車の通行も少なく人があまり通らないような地域です。そういうことなのでタクシーのようなものを求めているわけではないという認識をしていただきたいです。このようなことが全くできないとなると他の施策も考えなければならないということになりま

す。便利なところはどんどん便利になって不便な地域は何も変わらないという意見を聞くと本当につらくなります。そういったこともよく検討し、何らかの方策を考えていただきたいです。事業者さんには事業者さんの事情もあり本当に大変と思います。ただ、住民にも住民の事情があるのでそこが折り合うようお願いしたいです。私はとにかく高齢者の運転免許証自主返納を強く推奨しています。その観点からも是非コミュニティバスの細かい心配りをしていきたいと思います。今後ともよろしくお願ひします。今後とも様々な提案をしていくと思いますが、事業者さんも「これだったらできる」というご意見をいただけたらなと思います。お願ひします。

座長： 運転手さんも大変と思いますので、コミュニケーションをとっていただひて知恵を出し合っただきたいと思います。

他にいかがでしょうか。

委員： なし

座長： それでは事務局からお願ひいたします。

事務局： 本日は長時間にわたり委員の皆様にはご協議いただきありがとうございますございました。

事務局といたしましては、次回に向けて運行事業者さんやイオンモールさんと共に検討を重ねていきたいと思っただひます。

次回の会議については令和5年の2月8日（水）午後2時から豊川市役所本庁舎3階議会協議会室で開催いたします。本日机上一にご案内をさせていただきましたので、ご予定をお願ひいたします。

座長： 大変活発なご議論をありがとうございますございました。次回の2月8日は渋滞の話になりますのでよろしくお願ひします。それでは第55回豊川市地域公共交通会議を閉会いたします。ありがとうございます。

以上