

第4回豊川市交通協議会 議事録

- 1 日 時：令和7年3月26日（水） 14：00～15：00
- 2 場 所：豊川市役所 本庁舎議会協議会室
- 3 出席者：松尾 幸二郎 委員（豊橋技術科学大学）
樋口 恵一 委員（大同大学）
宮川 高彰 委員（中部運輸局愛知運輸支局）
奥谷 敦史 委員（愛知県東三河建設事務所）
坂野 由一 委員（愛知県豊川警察署）
豊田 智隆 委員（東海旅客鉄道株式会社）
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）
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）
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OB）
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）
田中 義章 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：石屋 義道 委員（愛知県都市・交通局交通対策課）
小林 裕之 委員（公益社団法人愛知県バス協会）
- 5 事務局：佐々木次長（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（豊川市都市整備部市街地整備課）
- 6 傍聴人：3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：OD調査結果
議題3：実証実験の実施（案）
 - (2) 協議事項
議題1：豊川市総合交通戦略の基本方針（案）
議題2：令和7年度の事業と予算（案）
 - (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4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、次長の佐々木と申します。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るので、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。ここから着座にて進めさせていただきます。

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。本日は、名古屋鉄道株式会社 高井 勇輔委員の代理として国府駅長 佐藤 康年様に出席いただいております。また、愛知県交通対策課 石屋 義道委員、愛知県バス協会 小林 裕之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。

次に、本日の資料のご確認をお願いいたします。事前配布させていただいた資料のうち、次第をご覧ください。次第には配布資料の一覧を記載しております。これらの資料がお手元にございますか。万が一、資料が不足している場合は、事務局に予備がございますので、お申し出ください。よろしいでしょうか。さて、会議の開会にあたり、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： 皆さんこんにちは。本日は委員の皆様方におかれましては、年度末でご多忙のところ、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。また、日頃から市政につきましては、格別のご理解とご協力を賜っておりますことに重ねてお礼申し上げます。さて、本日の会議では総合交通戦略の基本方針などについて協議いただきます。来年度は戦略の施策を抽出し、策定作業を完了させる年になります。戦略の施策は基本方針に基づいて抽出していくことになりますので、本日の会議は大変重要なものになります。委員の皆様より貴重なご意見、ご検討を賜りますようお願い申し上げ、簡単ではございますが、挨拶とさせていただきます。どうぞ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。それでは会議に入りたいと思いますが、ご発言の際は、各自でマイクのボタンを押していただきますようご協力をお願いいたします。ここからは、座長にて会議の進行をお願いいたします。

座 長： それでは会議に入りますが、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、豊川市老人クラブ連合会の美馬 ゆきえ委員と、豊川市福祉部の小島 基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。

座 長： 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。

（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：ＯＤ調査結果

議題３：実証実験の実施（案）

事務局：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。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)から(3)について、ポイントを絞って説明させていただきます。Ａ３版「第４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) 豊川市地域公共交通計画の進捗状況等」についてです。前回の協議会以降の実施事業につきましては資料のとおりとなりますが、項目の④バス停の待合環境改善としまして、国府駅にベンチを設置し、豊川市民病院のバス亭にはベンチを囲う風除けを設置しました。また、⑥新たな料金支払い方式の導入としまして、令和７年３月１５日（土）から豊鉄バス、コミュニティバス及びＪＲ飯田線の市内全駅において、電子決済ができるようになりました。今後は、周知活動に注力し、公共交通機関の利用促進を図っていきます。続いて、資料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ですが、前年度より利用者数が増加傾向で推移しています。続いて、資料４ページをご覧ください。ゆうあいの里八幡線のダイヤ変更についてです。道路状況の変化に合わせて早発を防止するため、赤字部分について時間を１分～３分変更するものです。乗り継ぎへの支障はありません。４月１日から変更予定です。前回協議からの軽微な変更となりますので報告事項とさせていただいております。続いて、資料５ページをご覧ください。千両三上線のバス停名称の変更についてです。地元からの依頼により「旧三上地区市民館」を「ふれあいホール三上」、「旧麻生田地区市民館」を「麻生田連区市民館」へ変更するものです。４月１日から変更予定です。こちらも前回協議からの軽微な変更となりますので報告事項とさせていただいております。続きまして、資料６ページをご覧ください。

「報告事項(2) ＯＤ調査結果」についてです。ＯＤ調査とは、乗ったバス停から降りたバス停までの移動を一体で把握する調査で、昨年１０月に実施したものです。回答者数は２日間で１,３９０人でした。右下の表は路線別の年齢構成ですが、千両三上線や豊鉄バス新豊線豊川線は６０歳未満の方の利用割合が高く、一宮地区地域路線と御油地区地域路線は７０歳以上の方の利用割合が高いことがわかります。続いて、資料７ページをご覧ください。左上の表ですが、路線別の利用目的としては、一宮地区地域路線では娯楽・社交・食事が多い特徴がみられ、いかまい館や本宮の湯への利用と思われます。また、御油地区地域路線は買い物利用が多いことがわかります。続いて下の利用頻度の表ですが、全体的に週１回以上利用している方の割合が高くなっています。続いて右上の表の運賃支払い方法ですが、全体的に令和４年度調査時より現金や１日フリー乗車券での支払いが増えており、回数券利用は減少という結果になっています。続いて資料８ページをご覧ください。１日フリー乗車券の認知度についてですが、音羽線は９割を占めており、その他は地域路線で比較的高い認知度となっています。豊鉄バス利用者では認知度が低い結果となっています。

続いて、下の表の乗継券の認知度についてですが、音羽線や御油地区地域路線では9割以上となっていて、認知度が高い状況です。全体的にも半数以上の認知度となっています。続いて資料9ページから15ページは路線ごとのバス停で乗降した人数をグラフにしたものとなります。続いて資料16ページをご覧ください。乗り継ぎの状況ですが、乗車前、降車後ともに乗継利用なしの割合が高い結果となりました。乗継割合が比較的高い路線としましては、乗車前から乗車後の乗継が共に高い路線が千両三上線で、降車後の乗継割合が高い路線としては音羽線、御津地区地域路線となっています。資料右側は各路線別の乗継状況ですが、どの路線も鉄道や豊鉄バスへの乗り継ぎが多くなっています。次の17ページはバス同士の乗継とバスと鉄道の乗継状況を図で表したものになります。続きまして、資料18ページをご覧ください。

「報告事項(3) 実証実験の実施案」についてです。3-1 自動運転実証実験についてですが、この事業の目的としては、運転手不足への対策として、自動運転のノウハウを蓄積するものです。運行予定地区は未定ですが、※印にある要件を満たす地区での運行となります。運行車両は小型バスを想定しています。スケジュールは右の表のとおりになりまして運行時期は12月を予定しています。続いて、3-2 デマンド型交通実証実験についてですが、この事業の目的としては、本市に適合する移動手段の検討をするものです。運行予定地区は未定で、運行車両はタクシー車両を想定しています。スケジュールは右の表のとおりになりまして運行時期は11月を予定しています。これらの事業の進捗については協議会にて随時報告してまいります。報告事項の説明は以上です。

座 長： それではこちらの内容3点報告がありました。質問、ご意見がある方は、挙手にてお願いいたします。

委 員： 先ほど報告のあったバス停の待合環境の改善について、国府駅や市民病院の風よけ対策を進めていただけることは大変ありがたいと思います。この件について、全バス停についても確認しそれなりの処置をしていくという方針でよろしいでしょうか。例えば、まだ何も設置されていないバス停がほとんどあると思うのですが、こうしたバス停についても今後すべて設置していくという理解でよろしいでしょうか。

事務局： ベンチについては、利用者が多い場所から順次整備を進めていくことを考えています。最終的にすべてのバス停にベンチを設置するかどうかは、道路状況によって設置できない場所もありますので、許可が取れるかどうかなども考慮しながら、利用状況の多い場所から順に進めていく予定です。

委 員： 地域によっては高齢の方が多く住んでいるところもあると思います。そういった場所では、高齢者になるべく自分の行く時間を把握して、その時間に合わせてバス停に行くことが多いかと思いますが、雨の日や体調が優れない日などもありますので、ベンチが欲しいという声も聞いています。道路の状況や、道路のどちらにベンチを設置するかによって危険な場所もあると思いますが、その点にも配慮していただきたいと思います。

座 長： 事務局としては、どのバス停にベンチがあり、どこにないかは把握していると思いますが、その数や割合について後日お出しいただけますか。計画を作成していく段階で、利用者の多い場所から順次進めていくという方針を示していただくと良いと思います。また、地図上にベンチの位置をプロットする方法も有効と思います。

委 員： デマンド型交通実証実験について、スケジュールが11月から開始予定とのことですが、今は3月末に近づいており、前回の反省を踏まえて、選定にあたっては何が必要で、どこが必要かという優先度をしっかり考慮して進めていただきたいと思います。時間があまりないので、あまりにも漠然とした案を出すことは避けていただき、必要なものをしっかり検討した案を出していただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

座 長： デマンド型交通実証実験について、先ほどの18ページにある情報が少し不足していると感じます。もう少し具体的に、どのような状況か、またスケジュールについても、右下にある「実証内容調整」の部分が半年ほどありますが、この期間にも会議や作業部会があるかと思いますので、もう少し細かいスケジュールが分かると良いと思います。例えば、運行は11月から実施する予定ですが、運行方法などが8月に決定してしまうと、議論しても修正ができなくなってしまいます。したがって、4月や5月にこの協議会があるのであれば、その段階で運行方法などを示していただけるとありがたいです。細かいスケジュールがあれば教えていただきたいと思います。

事務局： 現在、案として右側に表を記載していますが、具体的な内容についてはこれから精査していきます。この協議会は3ヶ月に1回実施しており、次回は6月を予定しています。その際には、ある程度具体的な案を提案できるよう準備を進めていきたいと考えています。また、実施場所や運行事業者との調整が必要となるため、それを進めつつ、情報提供を行っていくことを考えております。

座 長： 6月に案が出てそこで意見を出して調整し、8月か9月には実施内容が確定するという理解でよろしいですね。分かりました。他にいかがでしょうか。

委 員： デマンド型交通における広報の周知について、具体的にどのような形で考えているのでしょうか。

事務局： 実施期間などは公表していきます。また、全体で実施するのは難しいと思うので、必要な地域を整理して、その地域に向けて公表していきたいと考えています。

委 員： 地域と言っても、実際には豊川市全体が対象ではないですか。特に10月の1ヶ月間、どのように広報していくかが非常に重要です。情報がないという声をよく聞きますが、これには反論があつて実際には情報を見ない、聞かない人も多いです。特に高齢者に対しては、分かりやすい広報方法を考えないといけないのではないかと思います。是非、お願いします。

事務局： これで実施するという案を提示させていただきましたので、利用者への広報が必要という認識を持っております。そのため、周知は徹底して進めていきたいと考えております。

委員： デマンド型交通における本市に適合する移動手段の検討について、もちろんそれが一番重要だと思います。需要と供給のバランスがきちんと取れるものでなければいけません、これは本当に難しい問題だと思います。今までずいぶん議論をしてきましたし、検討もしてきましたが、私は個人的に 20 年やっています。ただ、デマンド交通にもいろいろなやり方があるので、それをしっかりと検討していかなければいけないわけです。本当にこれが検討して収まるものかという気はしています。以前、ドア・ツー・ドア型のデマンド交通は、現状の中では無理と感じていました。それに代わる案として、交通があまり激しくない地域でフリー乗降を検討してほしいという提案をしました。乗るのは難しくても、降りることくらいはできるのではないかと、ということを提案したわけです。比較的、実現可能と思いましたし、降りるだけなら何とかできるという返事もいただいていたのですが、それが突然できないという方向になりました。今回のデマンド型交通の資料を見ますと、実現可能であるならば理想的な形で全部進んでいるように見えますが、本当に実現可能なところをしっかりと絞って進めていかないと、いつまでも理想論だけで終わってしまう気がしています。デマンド型交通の実証実験が一体どう進んでいくのか、私にはちょっと見当が付きません。日程的にも非常にタイトで、この中でどのように進められるのか、非常に興味を持っています。しかし、このデマンド型がどういうものかをはっきりさせることが、最初のステップだと思います。難しいこととは思いますが、是非知恵を絞って進めていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

座長： ありがとうございます。先ほどの広報に関する話にも関連しますし、今の具体的な内容にも関連しますが、運行開始時期が 11 月で、その後に 2 ヶ月の検証期間を設けています。しかし、通常この規模のデマンド予約型システムの実証実験が 1 ヶ月というのは、少し短いのではないかと懸念しています。慣れるまでにかかなり時間がかかりますし、実際には運用開始から 3 年ほどで利用が大きく伸びてくるのが一般的です。運行期間をもう少し長く設定することを検討していただくとよいかもしれません。現段階で分かっているのは、タクシー車両を想定しているということだけです。他にご意見はありますか。

委員： 先ほど OD 調査結果の報告がありましたが、様々な数字が示されており、状況はわかります。しかし、OD 調査の結果について、PDCA のサイクルがしっかり回っているように見えません。この数字自体は良いと思うのですが、次のステップに進むための情報が見えてこないのではないかと感じ、調査結果だけで終わってしまう恐れがあります。19 ページの今後の基本方針の中で課題のまとめがなされるとは思いますが、18 ページまでの内容では OD 調査の結果がわかるだけで、課題があるのかないのかわからず次に何をすべきかが見えてこないで、課題を明確にし、次のステップを考えていただけるとありがたいです。ご検討をお願いします。

事務局： OD 調査につきましては、どのバス停で乗車し、どこで降りたのかが分かる調査です。これを活用して、路線見直しの際にデータを元に、利用のない区間については廃止し、ニ

ーズのある区間に新たにバス路線を引くといった形で活用したいと考えております。

座 長： これは毎年やられている調査ですよ。今の活用が一つあると思いますが、毎年実施されている調査が、会議資料として出てきた後、すぐにどこかに行ってしまうというのがもったいないと感じます。もちろん事務局さんの中では活用されていると思いますが、これを計画の別冊版としてまとめて、過去の何年間の状況を振り返れるようにして、計画の中で取り組みを検討する際に、皆さんにも配布することができれば良いのではないかと思います。そうすることで、会議で「これが出てきてこうなりました」というだけで終わるのではなく、より活かせると思います。それから、具体的な内容についてですが、フリー乗車券の認知度の部分、7ページの（6）や8ページの（7）についてです。フリー乗車券を使っているかどうか、知っているかどうかは、移動の内容によると思います。豊川市の場合、ゾーン制を取っていて、片道で300円を超える移動であれば、フリー乗車券を使った方が得になる場合があります。もしフリー乗車券が使われていないのであれば、それは周知不足の可能性や、購入の手間などが原因かもしれません。認知度についても、例えば通勤で豊鉄バスを使っている人にとってフリー乗車券は必要ないかもしれませんが、ゾーン300円以上のトリップをする人がどれくらい認知しているのか、そこを見ていただきたいです。認知度が高ければ、そこまで周知を強化する必要はないかもしれませんが、認知度が低ければ本来得になるはずの人が使えていないことになりますので、もっと周知を進めていく必要があると思います。先ほどのPDCAの部分にも関連しますが、認知度について詳しく分析していただけるといいと思います。

委 員： 本市に適合する移動手段の検討について、もちろんそれが一番重要と思います。利用者数は、コロナ禍以降、令和6年度が令和5年度に比べて増えており、良いことと思っています。一方で、3ページの右下、表1-3の令和6年度の路線別の推移を見てみますと、小坂井線や千両三上線が10%近く増えているということで、路線別に増えている要因というのが、イオンの影響がない路線で増えているのではという印象があります。このあたりの増え具合というのがどういう状況かということが、もし分かれば教えていただけないでしょうか。

事務局： 小坂井線につきましては、小坂井地区から市民病院とイオンモール間の行き来がすごく増えているというデータが細かく出ており、これはイオンの影響ではないかと思っています。千両三上線については、おそらく鉄道の利用者も増えていることもあり、鉄道に乗り継ぐ路線でもありますので、その影響で増えているのではないかと思います。また、その他の路線につきましては、イオンモールに乗り入れている路線が、ゆうあいの里八幡線、音羽線、御津線となっていますが、これもイオンモールの影響が少しあると思っています。現在、イオンモールが乗り入れている4路線は、コミュニティバスで月に合計約300人の利用があり、これも増加に寄与しているのではと考えています。

委 員： ありがとうございます。イオンに乗り入れていない一宮線と千両三上線については、おそらく利用率が10%くらい上がりそうです。この質問をしたのは、次の議題である地域ごとの状況を整理する際に、利用率が増えている要因をしっかりと押さえておくべきと思った

からです。先ほどご指摘のあったOD調査についても、経年的に見れば、どの区間で利用者が増えているのかが分かると思います。増えているところは増えていて、減っているところはデータに反映されていない、というような評価を、経年的なデータも含めて検証するとより良いのではないかと考え、質問させていただきました。よろしくお願いします。

座 長： OD調査では、鉄道に乗り換えたかどうか分かるかと思います。先ほどの「鉄道利用者が増えているから」という仮説が正しいのであれば、その点を確認すると良さそうです。ただ、最終目的地までは調査していないため、例えば、鉄道を使ってイオンに行く人が増えたかどうかまでは分からないですが、少なくとも鉄道の利用や乗り継ぎをする人がOD調査でも増えているとすれば、この仮説の裏付けが取れてクリアになるかもしれません。

委 員： 先ほどの7ページにあった「1日フリー乗車券の利用が増加している」という話ですが、基本的なことを確認させてください。私は今まで一度も買ったことがなくて調べてみましたが、豊橋駅バスセンターや豊鉄バスの営業所などで販売されていると書かれていました。それらの場所まで行かないと購入できないのでしょうか。これだけ多くの人が利用しているということは、皆さんそういった販売所まで行って購入しているのでしょうか。また、電子チケットもアプリで購入できると書かれていますが、高齢の方の中にはアプリを使いこなせない方もいると思います。その点が少し気になったのですが、実際のところはどうなっているのでしょうか。

事務局： フリー乗車券の販売経路ですが、一番多いのはバスの車内です。おそらく8～9割程度がバスの車内で販売されています。豊橋市内の販売所まで行って購入する方は、バス事業者の報告によるとほとんどいない状況です。

委 員： 今回のAIの回答ではその情報が出てこなかったもので、知らない方もまだまだ多いのかもしれませんが。おそらく同じように疑問を持っている方もいると思いますので、こういった情報をもっと周知すれば、利用の仕方も変わってくるのではないかと思います。

座 長： 買うのが手間なのか、そもそも存在を知らないのか、知ってはいるけれど手間に感じているのか、あるいは実際には手間ではないけれど知らないだけなのか、いろいろな要因が考えられると思います。そのあたりをうまく分析できると良いです。できる範囲は限られていると思いますが、アプリでのチケット購入については、どのくらい利用されているかのデータが取れるはずなので、そういった情報も含めて見ていくと良いのではないかと思います。こちらについては以上になりますので、今出た意見を参考にしながら進めていただければと思います。それでは、次の議題に移ります。続きまして、次第3の協議事項(1)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：豊川市総合交通戦略の基本方針(案)

事務局： それでは協議 事項(1)の説明をします。19ページをご覧ください。「豊川市総合交通戦略基本方針案」についてです。前回の会議で、現況調査の結果による課題整理に

ついて報告させていただきました。その後、作業部会では課題のまとめと基本方針の案、将来像の案まで検討しました。まず課題につきましては5つにまとめまして、

- A. 交通結節点の魅力向上及び機能強化
- B. 地域の拠点を結び、生活を支える交通ネットワークの確保
- C. 公共交通サービスの確保・維持
- D. 多様な移動ニーズに対応した移動手段の確保
- E. 円滑な移動のための連携強化

といたしました。

そして、市域全体の特徴と課題のまとめに資料の19～20ページにある地域別の特徴を踏まえまして、20ページの右側のとおり将来像の案と基本方針の案を作成しました。まず、将来像の案としては「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」といたしました。

続いて基本方針の案ですが、

課題Aから「市民が集い、賑わいのあふれる交通拠点づくり」

課題Bから「誰もが安心して快適に移動できる交通ネットワークの確保」

課題Cから「効率的かつ持続可能な公共交通ネットワークの確保・維持」

課題Dから「日常生活で誰もが利用できる移動手段の確保」

課題Eから「多様な移動のための連携強化」

といたしました。

続きまして、資料22ページをご覧ください。社会実験の企画・準備の概要についてです。駅・バス停勢圏外の公共交通不便地域や現在の公共交通での移動に不満・不便が目立つ地域としてまとめたものが右の表となりまして、中部中、金屋中、音羽中、一宮中、小坂井中学校区で公共交通の不便さや不満が多くみられます。また、次のページの資料23ページについては、地域路線の課題としまして4つの地域路線への不満の状況について整理しております。令和8年度 of 社会実験につきましては、これらの分析結果を参考に実施地区を検討してまいります。以上、総合交通戦略の将来像の案、基本方針の案及び社会実験の概要につきまして承認をお願いしたいと考えております。説明は以上です。

座 長： こちらについては協議事項となっておりますので、最後に採決を行いたいと思います。それに向けて、ご意見やご質問がありましたらお願いいたします。

座 長： 資料は多岐にわたり、細かい部分もありますので、すぐには確認しきれない点もあるかと思いますが、基本方針の案が21ページに示されています。来年度はこの方針に基づいて、具体的な取り組みを進めていくこととなります。現時点で、「こういう取り組みがあった方がいいが、この方針ではどこにも当てはまらないのではないか」といった点がないか、ご確認いただければと思います。

座 長： 前回は議論された内容ですので、大きな問題はないかと思います。来年度具体的な取り組みについては、今後議論を重ねていくこととなりますので、本日はこの方針の採決を取りたいと思います。それでは、基本方針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： はい、ありがとうございます。それでは全員承認ということで、こちらの方針に沿って進めてまいります。よろしくお願いいたします。続きまして、協議事項（２）について、事務局より説明をお願いします。

議題２：令和７年度の事業と予算（案）

事務局： 資料 24 ページをご覧ください。令和７年度の事業と予算案です。

始めに、令和７年度実施事業の主なものとしまして、総合交通戦略の策定、自動運転実証実験の実施、デマンド型交通実証実験の実施、また、その他としまして、本格稼働となりました東三河 MaaS アプリの拡充及び周知や夏休み小学生 50 円バス、バスの乗り方教室など利用促進事業を実施してまいります。スケジュールは右の表のとおりとなります。続いて、資料 25 ページをご覧ください。交通協議会の令和７年度予算案です。まず歳入についてです。豊川市からの負担金、2,254,000 円。次に、補助金として、令和７年度からコミュニティバスの運行に係るフィーダー補助金が協議会に入金されますので、9,392,000 円を新たに計上しています。次に、令和６年度の協議会余剰金の繰越金と預金利子等の雑入はそれぞれ前年度予算と同額の 1,000 円以上、歳入の合計は 11,648,000 円となります。

続きまして歳出についてです。事務用品や啓発品等の消耗品費として 528,000 円。ポケット時刻表やバスマップの印刷製本費として 1,100,000 円。振込手数料として 20,000 円。バスの乗り方教室や運行系統図作成など委託料として 606,000 円。繰出金については、令和６年度の協議会余剰金やフィーダー補助金の豊川市への返戻分として 9,393,000 円。予備費として 1,000 円。以上、歳出の合計は 11,648,000 円となります。説明は以上です。

座 長： それでは、この内容について質問やご意見がありましたらお願いいたします。先ほど、デマンド型交通実証実験の実施についての報告事項で、スケジュールに関するご意見がありました。非常に重要な点だと思います。今後、もう少し詳細なスケジュール感を示していただけると良いと思います。また、可能であれば運行期間を１ヶ月よりも延ばせるというのではないかと思います。それは難しいのでしょうか。

事務局： 具体的な内容については、これから検討を進めていきますので、運行期間についても含めて検討したいと考えています。

座 長： このデマンド型交通実証実験や社会実験の企画・準備については、協議会の予算ではなく、市の予算で対応するということですが、この予算には含まれていないという理解でよろしいでしょうか。ここで扱っているのは、主に事務的な予算や、決定時刻表・バスマップの作成費用、それからコミュニティバスに対するフィーダー補助金についてです。国の補助金が入る場合、一度この協議会を経由して補助金が支給される仕組みになっているため、それが計上されているということです。ほかにご意見はありますか。

座 長： よろしいでしょうか。では、こちらも協議事項となっておりますので、令和7年度の事業および予算案について、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： はい、ありがとうございます。それでは全員賛成ということで、こちらの方針を進めてまいります。よろしくお願いいたします。

（3）その他

座 長： その他について何かある方はお願いいたします。

委 員： 豊鉄バスでございます。先ほど話にも出ましたが、私どもは3月15日から、J R東海さんの交通系 I Cカードの飯田線への利用エリア拡大と同時に、I C乗車券 manaca を導入いたしました。現在の速報値として、現金で乗車されていた方の約3分の1が I Cカードを利用しているのではないかと分析しています。今後も機会ごとに報告できればと考えています。

座 長： 今の話は、豊鉄バスさんが管轄されているエリア全域についてということでしょうか。新豊線など特定の路線だけではなく、すべての路線での利用状況という理解でよろしいでしょうか。

委 員： はい。全体です。

座 長： それともう一点、乗り継ぎに関してですが、manaca を使わないと乗り継ぎ割引の適用は受けられません。例えば、モバイル suica などを利用している場合は対象外となりますので、ご注意ください。ほかにご意見はございますか。

委 員： 私は現在、旧音羽町の赤坂に住んでいます。この地域ではタクシーもなく、バスも走っていません。そうした中で、コミュニティバスは住民にとって非常にありがたい存在です。特に高齢者や、子どもを抱えた家庭にとっては重要な移動手段となっています。車を持っている方はそれほど不便を感じないかもしれませんが、コミュニティバスの運行をどのように最適化するかが、交通協議会の中でも重要な課題と思います。現在、利用者数はある程度確保されていますが、増えすぎると今度はバスのサイズを大きくしなければならないという課題もあります。どの程度の利用者数が適切なのか、高齢者や子どもたちがより利用しやすい形にするにはどうすればいいのか、引き続き考えていく必要があると思います。また、朝や夕方利用は比較的あるものの、日中は空車の時間帯が多いのが現状です。このあたりの運行をどのように改善していくかは難しい問題ですが、旧町民全員が満足できるコミュニティバス運営を目指し、少しでも理想に近づけるよう取り組んでいきたいと思っています。これからも、高齢化が進む社会の中で、高齢者に本当に良いコミュニティバスと思ってもらえるような運営を目指したいと考えていますので、引き続きよろしくお願いいたします。

座 長： ありがとうございます。他に何かご意見はございますか。
では、最後に事務局から連絡事項をお願いいたします。

事務局： 本日は委員の皆様にはご多忙にもかかわらずご出席いただき、誠にありがとうございました。次回の会議は令和7年6月に開催予定です。後日、事務局から文書にてご案内いたしますので、よろしくお願いいたします。

座 長： 6月には実証実験の内容も出てくるとのことですので、その点について改めて確認させていただきます。以上をもちまして、第4回豊川市交通協議会を終了いたします。どうもありがとうございました。

以上