

第51回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：令和3年12月27日（金） 14：00～15：50
- 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）
澤木 徹 委員（愛知県都市・交通局 小嶋 直也 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）
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）
金原 剛 委員（愛知県豊川警察署 坂本 雅俊 代理出席）
松尾 幸二郎 委員（豊橋技術科学大学准教授）
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：渡會 竜二 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、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：11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等の評価
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51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。

本日は、愛知県都市・交通局交通対策課の澤木徹委員の代理として、小嶋直也様に、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、愛知県豊川警察署の金原剛委員の代理として、坂本雅俊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。

また、愛知県東三河建設事務所の渡會竜二委員は、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。

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。よろしくをお願いいたします。

会 長：皆様こんにちは。第51回の豊川市地域公共交通会議をお願いしたところ、年末のお忙しいなか、大変寒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、日頃から市行政に過分なるご尽力いただいていることをここに感謝いたします。

10月1日から新しい路線になっております。その結果等を会議でお伝えさせていただきます。令和5年3月にイオンモールが新店予定となっております。今後はイオンモールに向けた路線を、いかに限られた予算のなかで効率的な運行をしていくかということが焦点となります。運行がスムーズにいくような形でお願いいたします。

それに伴いまして、皆様方には地域に愛される路線バスとなるように、引き続きご尽力をお願いいたします。

以上で私の挨拶とさせていただきます。この後、皆様には熱心なご議論をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

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。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、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。時間の許す限り豊川市の公共交通が少しでもいい方向に行きますように忌憚のないご意見を、また、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： それでは、A3版の「第51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。赤色の折れ線グラフが令和3年度の推移を示すものになりますが、9月までは路線及び運賃体系の見直し前、10月は見直し後のものとなっており、見直しに伴い、全体の利用者数は約200人増加しました。

続いて、ページ右側の路線別の月別利用者数の推移をご覧ください。上段は令和2年度、中段は令和3年度、下段は参考資料として、前回見直しを行った平成28年度の利用者数推移を掲載しています。

緊急事態宣言が解除されたことによる影響もあるとは思いますが、前回の見直しの時と同様、今回も見直しに伴って利用者数が増加したことから、全体的には利便性を損ねることのなかった見直しであったと考えています。

続いて2ページをご覧ください。「1-3 令和3年10月の路線及び運賃体系変更に伴い寄せられた主な意見」について説明します。

先ほど説明のとおり、今回の見直しにより利用者数が増加したことから、全体的には利便性を損ねることのなかった見直しであったと考えていますが、一部では不便になったとする意見も、主に事務局への電話で寄せられています。資料では、利用者からの不便になったとする意見の他にも、便利になったとする意見や運行事業者などから寄せられた意見についてもまとめて掲載していますので、これらの意見を今後の路線見直しの参考にしていきます。それでは順に説明しますので、お手元に配布をさせていただいているバスマップと併せてご確認ください。

最初に①、ゆうあいの里八幡線について説明しますので、バスマップの3ページと4ページをご覧ください。ゆうあいの里八幡線については、利用者から、やわた町民館を経由するルートに変更されたことに対する感謝の声をいただいた一方で、ダイヤの遅延がしばしば発生しているという意見がありました。また、運行事業者からは、車両が老朽化しているため、更新の必要があるということと、仮に小型バスに更新する場合、現在生産されている小型バスは前輪と後輪の間隔が広く、道路幅の狭い「平尾市民館」や「名鉄八幡駅」バス停付近のルートに支障をきたす恐れがあるという意見がありました。

続いて②、千両三上線について説明しますので、バスマップの6ページをご覧ください。千両三上線については、バスマップには表示されていませんが、路線の上から3つ目、「赤根坂」バス停の約300メートル東側に市営千両住宅があります。市営千両住宅の方から、市営千両住宅を経由するルートを検討してほしいという意見がありました。

続いて③、小坂井線について説明しますので、バスマップの8ページをご覧ください。小坂井線については、利用者から、運行本数が増加して便利になったという意見があった一方で、「ゆうあいの里」バス停まで直通で行けなくなり不便になったという意見もありました。

⑤、音羽線について説明しますので、バスマップの11ページと12ページをご覧ください。音羽線については、利用者から「市役所」バス停まで直通で行けなくなり不便にな

ったという意見や、堀内クリニックへの通院や、ヤマナカ御油店への買い物利用が難しくなったという意見がありました。

次に⑥、御津線について説明しますので、バスマップの13ページと14ページをご覧ください。御津線については、利用者から、豊川市民病院で診察を終えて帰るのに、都合のよい便がないため不便であるという意見、「市役所」バス停まで直通で行けなくなり不便であるという意見や、愛知御津駅でJR東海道線との乗り継ぎが悪くなったという意見がありました。

⑧、御津地区地域路線について説明しますので、バスマップの17ページと18ページをご覧ください。愛知御津駅の左斜め下付近に、御津線の「御津交番前」バス停があります。この「御津交番前」バス停については、9月までは御津地区地域路線が運行していましたが、10月からは御津線が代わりに運行するようになりました。この「御津交番前」バス停のすぐ近くにおぜき整形外科がありますが、利用者から、おぜき整形外科への通院利用が難しいダイヤとなったことや運賃が値上げされ不便であるという意見、金野地区を運行する便が減便となったことが不便であるという意見がありました。また、地域協議会から、御馬にある石川クリニックを経由するルートへ変更の検討を求める意見があった他、運行事業者から、安全上、一部ルートの見直しなどを検討してほしいという意見もありました。

最後に⑨、一宮地区地域路線ですが、運賃が100円から200円に値上げされ不便であるという意見がありました。

次に、会議資料3ページをご覧ください。「1-4 豊川市コミュニティバスの車両更新」について説明します。

第50回会議において協議したとおり、乗りこぼしの多い小坂井線と音羽線の車両を、乗車定員が10名から14名に4名増加する車両に更新するとともに、老朽化した御津地区地域路線と御油地区地域路線の車両を、小坂井線と音羽線の現車両に更新しました。なお、更新に伴い、御津地区地域路線と御油地区地域路線の車両は車いす対応ができない車両になりましたが、バスの車内等へのチラシの掲示やホームページへの掲載により、車いす対応車両の利用方法について事前周知をしました。

次に、会議資料4ページをご覧ください。「1-5 フリー乗降の利用実績及び関係者意見」について説明します。

本会議において、豊川市コミュニティバスのフリー乗降できる路線を増やして、利便性の向上を図ってほしいというご意見をいただいたことを受け、フリー乗降の導入検討にあたり、現在フリー乗降が導入されている音羽線と音羽地区地域路線のフリー乗降利用実績とフリー乗降に対する関係者意見をまとめました。

4ページ左側の表とグラフは、令和2年4月から令和3年3月における音羽線と音羽地区地域路線のフリー乗降利用実績と、利用者に占めるフリー乗降の利用割合を示していますが、音羽線では年間平均で約15%、音羽地区地域路線では約20%の方がフリー乗降を利用していました。

次に、会議資料5ページをご覧ください。こちらはフリー乗降に対する関係者意見をまとめたものになります。②-1、中部運輸局愛知運輸支局からは、公安委員会が安全な乗降ができると認めている区間であって、利害関係者が出席する公共交通会議で協議が整えば認めるという意見がありました。②-2、公安委員会からは、交通量が少なく、安全な

乗降ができる場所であることや、ジャンボタクシーが停車すると道路を塞いでしまうような狭い場所でなければ認めるといった意見がありました。②-3、運行事業者からは、乗客の見落とし増加や、すべての歩行者に視線を向けなければならなくなることによる安全面で懸念があるという意見がありました。

現時点においては、運行事業者にフリー乗降導入に対する懸念事項があるため、まずは利便性向上のため、バス停を増設することを中心に検討していきたいと考えています。

次に、5ページ右側をご覧ください。こちらでもフリー乗降と同様、本会議において、デマンドタクシーを導入することで、利便性の向上を図ってほしいというご意見をいただいたことを受け、導入検討にあたり、関係者の意見をまとめたものになります。

①-1、中部運輸局愛知運輸支局からは、利害関係者が出席する公共交通会議で協議が整えば認めるといった意見がありましたが、①-3、愛知県タクシー協会東三河支部からは、タクシーと競合するため難しいという意見がありました。

次に、会議資料6ページをご覧ください。「1-7 イオンモール出店に伴う運行計画の検討」について説明します。

令和5年春のイオンモール豊川の出店に先立ち、現在、出店予定地のすぐ北側にある豊川市民病院に接続している豊鉄バス新豊線・豊川線、ゆうあいの里八幡線、小坂井線、音羽線、御津線の運行ルートについて、運行事業者やイオンモールなどの関係者と路線の延伸を検討しています。なお、今後のスケジュールですが、イオンモール豊川の敷地図面が概ね固まった段階で、本会議においてバスの乗入れを含む、ルートについての協議を開始し、来年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。

説明は以上となります。

座長： ありがとうございます。

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： 会議資料2ページについてですが、御津地区と一宮地区の地域路線は運賃の値上げについてこのような意見が出ることは予測をしていました。ただ、御津地区と一宮地区では地域の事情が異なっているので仕方ない部分がありますが、このことについてもう少し補足的な説明はありますか。

事務局： まず値上げの経緯については、今年3月に策定した豊川市地域公共交通計画におきましても、国から収支の目標や市の負担額の目標を定めるように求められていたこともあり、今まで以上にコスト面を意識しなければならなかったためであり、値上げはやむを得なかったものと思います。

御津地区地域路線については、路線見直し後は国府駅に接続するというところで、地元と協議した結果、100円から200円に値上げしたという経緯があります。一宮地区地域路線については担当者からご説明させていただきます。

事務局： 一宮地区地域路線については、平成23年度から1乗車100円で実証実験を始めて10年が経ちましたので、今回新たな豊川市の地域公共交通計画策定の時期を迎えて、料金の統一化、収支率の現状を踏まえ1乗車100円から200円に変更した経緯がございます。

委員： 一宮地区地域路線には特殊な事情があることはご存知だと思います。最初は無料でしたが平成23年から100円になりました。そして今回、先ほど説明があった事情もあり、2

00円になりました。これは妥当と思いますが、一宮地区地域路線はいかまい館を中心としている路線となっており利用者が限定されているため、なかには利用できない人もいます。そのようななかで運賃だけ値上げしてしまったことについてどのような意見をお持ちですか。

事務局： 一宮地区地域路線は、いかまい館を中心に東・中・西回りという3路線があり、温浴施設を利用するお客様がバスの利用者数の多くを占めているということは承知しております。一宮地区の地域協議会におきましても、今回の見直しについて様々な案が出ました。例えば、一宮地区のちょうど真ん中に151号線と飯田線が通っており、その南北を回るような形で豊鉄バスの新豊線と接続するという考えもありましたし、一宮地区の主要な部分を1時間で回るという計画を考えた経緯もありました。今までの流れや経緯を見ても、一宮地区協議会の皆様も中々大幅な変更はできないということで、いかまい館を中心としたルートとなり、料金の値上げについても先程の理由で変更ということで協議会の方でまとまりました。

委員： 説明はよく分かりましたが、一宮地区地域路線についてはもう少し突き詰めて考えなければいけないと思います。今後においても地域協議会で突き詰めていただきたいです。いかまい館行きの巡回バスになってしまっているのが難しいのですが、このままでは全く利用しない、利用できない層が出てきてしまう。高齢者の利用者が多いと思いますので、高齢者の事故や健康状態も考えて、高齢者がなるべく広範囲の地域まで利用できるように検討していただきたいということをお願いできますでしょうか。

事務局： 分かりました。

座長： 他にいかがでしょうか。

委員： 御津地区地域路線について、良くなった点として国府駅への直行便ができて利便性は高くなっていますが、一部は廃線になってしまい非常に不便に感じていることもあります。特に高齢者世帯が多いため病院に行くにも買い物に行くにも困っているという現状だそうです。改正にあたって地元への説明がなく、いきなり決まってしまったということで非常に不満が出ている現状です。

少し残念に思うことは、朝の1本は子供の通学のための便として金野北部小線が運行しており、高齢者も利用しようと思えばできるのですが、市民病院へ行くのに21分差で先に幹線の方が出てしまっていて利用できないのが現状です。9月までは今より出発時間が少し早かったのが乗車できましたが、10月以降は市民病院には行けないという現状になっております。教職員の負担軽減のため出発時間を少し遅くしたという背景もあるかとは思いますが、その辺りの部分を実際に乗る人の立場でダイヤを組んでいただけると良かったと思います。1台で運行していくことは無理と思うので、デマンドタクシーなどの検討もしていただきたいです。

事務局： 御津地区地域路線の件、承知しました。また今年度に地域協議会が開催されると伺っていますので、今回出てきたご意見も踏まえ、イオンモール出店時のダイヤや路線を見直すタイミングで改善できたらと考えております。よろしく申し上げます。

座長： 少し気になったのは、ダイヤや路線の変更について説明がなかったという話でしたが、地元で説明がなかったのでしょうか。

委員： 区長だけへの説明でダイヤ等の内容はなかったもので、そんなに大きな変更はないと踏んでいたのですが、蓋をあけたら使えないということがありました。

座長： それは大変な話です。事務局としては各世帯に説明をできるような資料や説明会など、実際にバスが走る前に周知徹底を図ることは当たり前の話です。これから色々な所で話を聞くといいても、このような対応をしていたらどうにもならないと思います。

事務局： 路線やダイヤを見直す前に区長さんを通して地元へ周知をさせていただいたり、路線見直し1ヶ月前の9月上旬に組回覧で周知をさせていただきましたが、なかなか届かなかったのだと思います。

座長： 今回そのような行き違いのようなことが起きてしまい、大変残念な話です。こういう時は必ず地元の、特に今ご利用になっている方が次にどのように利用するのか、それが分からない限り非常に困ってしまうと思います。新規に利用する方にも伝えるべきではありませんが、今利用している方が困ってしまうことは一番良くないことですよね。

料金の方は全市統一化という大義名分もあるので、これはもうご理解いただくようお願いしていくしかないけれども、先ほどのダイヤの話や乗継ぎができずご不便を被ってしまうことなどは、私達が一生懸命改善しようと思ってもそれが皆様に伝わらなければ結果的には意味がなくなってしまうと思います。是非今話を反省して次のステップにつなげていただきたいと思います。よろしくお祈いします。地域の皆様、今後もお相談させてください。やはりこういった話はコロナの時代で難しいですが、面と向かってご相談をしながら次のステップへ向かっていくことは凄く大切なことですので、地元の区長さんをはじめとする皆様、お願いいたします。

他に何かありますでしょうか。

委員： 資料の5ページですが、フリー乗降に関しては私の要望がある程度反映されたかと思えます。運輸局の方では「安全な乗降ができると認めている区間を前提として利害関係者が出席する公共交通会議で協議が整えば認める。」、公安の方では「交通量が少なく安全な乗降ができる場所であれば認める」とのことですが、安全面について懸念があるということですね。これは事業者さんが一番安全面を懸念されていると思えます。確かに安全面はとても大切ですが、フリー乗降が認められるような地域はそれほど人や車が多く往来する所ではないと思います。しかし、懸念事項の払拭はしていかなければなりません。今後どのような方法でこのことについて協議していくのか、どのようにお考えなのかお聞きしたいです。

事務局： 今後の方向性としては、まずはバス停の増設などフリー乗降に代わる方法を中心に検討していきたいと思えます。それも難しいということであれば、運行事業者さんが心配されているようなことについて、ルールを整備して対応していきたいと考えています。

委員： バス停の増設とおっしゃいましたが、比較的山の中へ入るとバス停間が案外短いです。それをまた増設してもフリー乗降と変わらなくなります。その辺りは実際に現実問題として考えなければならないと思えます。バス停を増設というのはあまりピンとこないのもう一度よく考えてみていただきたいです。

座長： これは地域路線ですので地元の皆様と少し話をしてください。フリー乗降は実際に音羽地区の方では行われているわけです。音羽の運行事業者さんともどのように運行しているのか、地元の皆様がどのようなことに気を付けているのかなど、その辺りをもう少し整理して、今話のようにバス停はどのようなバス停にするのか、ポールを絶対に立てないといけないのかなど、地元の皆様や運行事業者さんともチェックをしながら次のステップへ進めてほしいと思えます。地元の皆様もやればいいのかという意見や危ないという意見など

様々な意見が出ると思いますので、音羽の状況をお聞きして話し合いをしていただきたいと思います。

委員： 一宮地区地域路線の東回りについてですが、チアーズいちのみやのバスの時刻表について、買い物をしたいので30分ほど待機してくれないかというお年寄りからの意見がありました。そういうことはできるのでしょうか。

座長： 路線の特性上そういった話は出てくると思います。いかまい館を中心に行くというのは利用者にとったら楽しみであると思います。買い物も楽しみだと思えます。外にお出かけをすることが楽しみであるということもあります。全部の要望をお聞きすることはできませんが、できる限り対応できるように地元の方とも話をする機会を作ってほしいと思います。

委員： 運輸支局の立場から複数お伝えしておきたいことがあります。御津地区のバスの改正について、周知がしっかりとされていないというご指摘があり、次回から徹底するという話でしたが、なぜ情報が行き届かなかったかという分析もしっかりしていただきたいと思います。

次に、イオンモールの件で、このイオンモールと隣接して八幡駅側に市民病院があります。市民病院のバス路線自体は盲腸な路線と把握していますので、ここの市民病院に先に行くのか後に行くのか分かりませんが、イオンモールでも盲腸的な路線になってしまうとこの2箇所を回るだけで15分前後かかってしまうこともあります。前回の会議でも話がありましたが、物ができてからでは遅いので並行してイオンさんへ検討や提案をして、実現不可能と思われることでも色々相談していただけたらと思います。最後に、デマンド交通についてももう少し補足しますと、支局のスタンスとしては既存の路線定期運行との整合性の判断が必要になってきます。路線定期運行で今運行している事業との兼ね合いや、そもそも需要があるのかなど、地域で必要性等を検討された上でこの場の会議で協議されれば支局としては問題ありませんので、よろしく願いいたします。

座長： ありがとうございます。
他に何かございますか。

委員： 今までの議論について4点ほど発言させていただきます。

まず路線見直しの周知について、バス停やバス車内には案内があったのかどうか。すなわち、今利用している方への周知がどうであったのか教えてください。

事務局： バス停やバスの車内に、変更がある箇所については事前に掲示をさせていただき、周知はさせていただいておりました。

委員： 分かりました。2点目は、1ページの利用者数の推移の折れ線グラフのところで、9月～10月で200人くらい増加しており、前回の見直しより増加しているという考察でありましたが、令和2年度から見ると減少しており、必ずしも増加したとは言えないと思います。一方でこのデータは恐らくコミュニティバスの数値だけですので、市民病院よりも東側の便数が減っており、コミュニティバス自体の利用者が減ることは当然だと思います。その分、豊鉄バスさんの方へ乗車している可能性があります。難しいことは承知しておりますが、豊鉄バスさんの利用者がどうだったのか、できれば数字があると良いですが感覚的にどうだったのか、その辺りの情報を足すと良いのではないのでしょうか。

3点目は、6ページのイオンモール出店後の恒常的なルートの実地調査を実施するという話ですが、もう1つ是非お願いしたいのが出店時の対応をどうするのかということで、以前

長久手にイオンモールが出店した時にイオンモールの中を回るようなバスルートがありまして、大渋滞でバスが出られなくなり2時間～3時間ぐらいバスが遅れた事例があります。これは最初の土日ですが、その後も1ヶ月間ほど30分遅れていたという話ですので、出店時の対応は非常に大事だと思います。長久手の渋滞の原因分析と対応というところで、愛知県の大規模小売店舗立地審議会の方でも分析されていますので、そちらの資料を取り寄せてこの場でも議論していった方が良いと思います。

4点目は、デマンドタクシーの①-3にタクシーとの競合について意見が寄せられていますが、例えば西尾市で言うと、「いこまいかー」といって一般のタクシーを運行しており、特定の目的地に行く場合は利用者の負担額が300円、それ以外の部分は市が負担するというを実施していますので、デマンドタクシーだけではなく、今後様々な手段を検討していただきたいです。路線バスを走らせられない地域でもやはり足が必要な地域がありますので、面的な交通を今後検討していけたら良いと思います。

事務局： ご指摘いただいたご意見のなかで、デマンドについては区域運行の話になってくると思いますが、その辺りも検討して行く必要があると考えています。一方で令和元年に実証実験をして、デマンドタクシーというのはバスとタクシーのちょうど中間に位置する公共交通機関と考えていますが、今回コロナになって状況が変わると思っていましたが依然としてタクシーと競合してしまうという話はいただいておりますので、先ほどの西尾市さんの例などについても調査して、タクシーと競合しないような方法を検討していきたいと考えています。

座長： 前半の利用者データの話について、豊鉄バスさんの方から何かわかることがありましたらお願いします。

委員： この9月は愛知県で緊急事態宣言が30日間出ていた月になります。この数字から10月になり、少しお客様が戻ってきました。11月と12月前半は比較的良かったと思います。それと、私どものデータは乗降調査のデータが基本になりますので、そこまで待たないといけないという現実があります。ただ、各営業所の意見交換会のなかで得たことをお伝えしたいと思います。

座長： それからイオンモールの話について事務局から回答はありますか。

事務局： イオンモールについては、長久手の方の分析資料もあるようですので、資料を取り寄せ開業時の渋滞可能性を含めて検討していきたいと思います。

座長： 長久手の場合は長久手古戦場駅のバスターミナルがイオンモールに隣接しており、バスターミナルには様々な路線が入るため、色々な事情があったと思います。その辺りのことも分析されていると思いますので、是非レポートを参考にさせていただければと思います。こういったことは全てがうまくいくわけではありません。ただ、次のステップに向かうときに動線をどうするのか、一般車、歩行者、バスの動線を全て整備しなければいけません。それから一番気になるのは、イオンモールだけではなく病院の駐車場の動線についても整理しておく必要があります。八幡駅周辺全体の交通量、車の流れ方を確認して出店に備えるということです。確認事項がたくさんありますが是非参考にさせていただきたいです。デマンドについては是非地元のタクシー会社の皆様にもご協力いただいて、結果的にウィンウィンの関係になることが一番でありますので、そこに向けて方向性を見つけていくことが大切だと思います。

他にいかがでしょうか。

委員： 小坂井地区のフリー乗降についてですが、国道・県道・市道別に、朝と昼、病院や買い物等の施設に行くことが多い時間帯に限定して、フリー乗降のできる場所を作っていただきたいです。

事務局： 時間帯を限定してフリー乗降が認められるという例は聞いたことがないので、そういった運用ができるのかどうか調べてみたいと思います。資料に記載がありますが、基本的に公安さんの立場としては交通量が多いところや、バスが停車すると道路をふさいでしまうような場所は難しいということで、小坂井地区は狭い場所を通っているので限られてしまうと思いますが、具体的にフリー乗降の可能性のある場所があれば是非教えていただきたいと思います。

委員： 西小坂井の方です。

座長： どこの地域にも言えますが、具体的な場所で交通量についても測らないといけないですし、データの裏付けが非常に大事になると思います。よろしくお願いします。
よろしいでしょうか。

委員： フリー乗降もデマンドタクシーもどちらについても地域協議会での協議が大切だと思います。実際の利用者の声をしっかりと吸い上げることから始めるべきだと思います。一連の会議の流れのなかでそのまま流してしまうようなことではいけないと思います。地域協議会に対する適切なアドバイスも事務局の方でしていただきたいです。

座長： フリー乗降と言っても、行きはバス停で良いが、帰りは荷物が多く、家の近くで降車したい方もいると思います。それをどこまでできるのか分からないので、是非それも含めて相談していただき、皆様で意見交換をしていただきたいと思います。
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、3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7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。補助金の交付要綱や交付要領では、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。

資料のとおり、所定の様式を用いて事務局にて評価案を作成しましたので、委員の皆様には内容をご確認いただき、ご意見などがあればいただきたく思います。いただいたご意見等を踏まえ、中部運輸局愛知運輸支局に令和4年1月14日までに報告させていただきます。

まず、所定の様式の構成ですが、補助対象事業者別、補助対象路線の系統別に自己評価を行うようになっています。

資料の左から3列目、③前回の事業評価結果の反映状況の列をご覧ください。ここでは、昨年度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と、評価結果を踏まえた事業の実施状況を記載しています。昨年度の事業評価結果としては、①地域公共交通計画に基づく事業及び評価の実施、②路線見直しの実施と、路線ごと、地域単

位での評価及び改善の実施、③東三河地域が一体となった公共交通の利用促進の継続の3つがありました。この3つに対する実施状況として、計画においてコミュニティバスの年度別・路線別の数値目標を設定して評価を実施済であること、路線の見直しを実施済であること、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」等の利用促進策を実施済であることを記載しています。

続いて資料の右から2列目、⑤目標・効果達成状況の列をご覧ください。ここでは、令和3年3月に策定した計画に定めた年度別・路線別の数値目標と、数値目標に対する達成状況を記載しています。結果はすべて目標未達でしたが、その理由として、新型コロナウイルス感染症の影響を考慮して設定した数値目標であったものの、評価期間における新型コロナウイルス感染症の流行の波が大きかったことなどを記載しています。

最後に資料の右から1列目、⑥事業の今後の改善点の列をご覧ください。事業の今後の改善点として、令和3年12月に実施したOD調査結果や利用者からの意見などを参考にして評価を進め、令和5年春のイオンモール豊川の出店に合わせて運行ルートやダイヤの見直しを検討することや、路線によっては、市中心部への移動で豊鉄バスへの乗継が必要になることから、豊川市1日フリー乗車券の周知や乗継ぎダイヤの周知を強化することなどを記載しています。

次に、会議資料8ページをご覧ください。「2-2 地域間幹線系統の評価」について説明します。先ほど、豊川市コミュニティバスの一部路線については、国の補助金を活用して運行していることを説明しましたが、複数市町村にまたがる広域的なバス路線で一定の基準を満たす路線についても国の補助金を活用できるメニューがあり、豊鉄バスが運行する新豊線・豊川線の主要な系統についても、国の補助金を活用して運行しています。

補助金の活用にあたっては、運行事業者である豊鉄バスと沿線市が連携して自己評価を行い、愛知県都市・交通局交通対策課が事務局となっている愛知県バス対策協議会での協議を経て国へ提出することになっていますが、広域的な路線についても、沿線市町の地域公共交通会議で協議または報告をすることになっているため、報告をするものです。なお、本市事務局では、既に豊鉄バス及び沿線市との協議を終え、令和3年12月3日付けで愛知県バス対策協議会に自己評価資料を提出済ですが、お手元に配布の4枚綴り資料「令和3年度補助系統別事業評価票」は、本市事務局が提出した後、運行事業者において再度内容を精査し、最終的に運行事業者から愛知県バス対策協議会に提出されたものであり、参考資料として配布するものです。会議資料8ページは、4枚綴り資料を抜粋してまとめたものになりますのでポイントを説明します。

ページ左側をご覧ください。これらは豊鉄バス新豊線・豊川線の主要な系統の路線図で、接続する各市のコミュニティバス路線などについても記載しています。

続きまして、ページ右側をご覧ください。

(1)の目標達成状況ですが、補助金の要綱に基づき、2年前の利用者数実績に1%上乗せした利用者数を数値目標として設定し、数値目標に対する実績を記載しています。結果については、(2)に記載しているような取組みを実施したものの、全ての系統において目標未達となりました。

次に(3)、今後の課題ですが、豊鉄バスは沿線の住民への情報提供の充実を課題とする一方、豊川市は新規定期外利用者獲得や、補助要件を下回る系統があったことからダイヤの見直しなどを課題としています。

最後に（４）、今後の取組みですが、今後の課題を踏まえ、令和３年３月に導入したバスロケーションシステムのPRに努めることや、イベントを検討し、新規定期外利用者の獲得や運営主体や沿線市と連携してダイヤ見直しを検討することなどを記載しています。

続きまして、９ページをご覧ください。「２－３ 地域公共交通計画の評価」について説明します。

令和３年３月に策定した地域公共交通計画について、地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づき、協議会で毎年計画の実施状況の調査、分析及び評価を行ってから提出することになっているため協議をするものです。先ほどのフィーダー系統の評価や地域間幹線系統の評価とは報告窓口が異なり、地域公共交通計画の評価は中部運輸局と総務省に報告します。なお、評価の内容は先ほどのフィーダー系統の評価と同じになりますので説明は割愛させていただきます。

また、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： ありがとうございます。

今回は中部様式を出す必要はないのですか。

事務局： 中部様式については、第三者評価委員会の対象となっている協議会のみ必要になりますが、今年度は対象になっていませんので提出の必要はありません。

座長： 分かりました。議題についてご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

委員： 令和３年１０月から豊川市の１日フリー乗車券はどれくらい販売されているのか、実績がもし分かれば教えていただきたいです。

事務局： １日フリー乗車券の販売枚数は、現在１ヶ月あたり１００枚を割るぐらいになっています。コロナ以前は月平均１５０枚前後販売していましたが、コロナの影響を受けて販売が落ち込んでいます。

委員： ８ページの今後の課題と取組みについて、豊川市の部分に「輸送量が１５人を下回ったためダイヤの見直しが必要」と記載がありますが、この文脈からいくとイメージとしては時間帯の運行本数を少なくするのだろうと捉えています。現在コロナで落ち込んでいて、今後完全に戻ることは難しい可能性もありますが、まだまだ戻る可能性があるなかで、現時点で「ダイヤの見直し」まで言い切ってしまうのでしょうか。かなり断定的な表現になっているので、どの程度のことを考えているのか教えていただきたいです。

事務局： 令和５年の春にイオンモールが開業しますので、そのタイミングでは少なくとも市内バス路線は全面的にダイヤ改正をする必要があると思います。そこでこの検討についても、併せて考えたいというニュアンスで記載させていただいています。

委員： そうすると、この書き方では便を減らして１便あたり１５人を確保するというように捉えられてしまうと思います。イオンモールの出店と１５人下回った件を別にして、直接関連させて書かない方がいいかと思います。

座長： 私もそう思います。現在はコロナの影響で特例が入りますが、通常であれば輸送量が１５人を下回ることが２年継続すると補助の対象外となります。だから１５人という記載があるのですが、分からない方もいるので説明はしっかりしておいた方がいいです。今回はコロナで減少してしまったのかどうかという部分もあるので、ダイヤの見直しを断言するのではなく、豊鉄さんとの兼ね合いもあるので、何らかの方向性を確認する程度の

表現で良いと思います。あとは評価委員会で愛知県がどのような表現をされるかは分かりませんが、補助の対象外にならないように何とか努力をしましょうとか、そういう話が出てくるのではないかと思います。もう少し軟らかい表現にして次の方向性で整理していけば良いと思います。

説明には無かったのですがこの4枚はとても重要です。これは愛知県へ提出していただきます。これをベースに生活交通確保維持改善事業の報告資料を愛知県が作成することになります。注目していただきたいのは、豊鉄バスの3系統は複数の市町を跨ぐため、下の方に豊川市と豊橋市、新城市の意見が全て記載されていることです。各市がそれぞれ自分の市のことを記入しています。豊川市のことを豊橋市が記入しているわけではありません。そのため、各市がどのように考えているのか知ることによってうまく連携し活用していくことが大切だと思います。よろしくお願いいたします。

よろしいでしょうか。

委員： 15人割れの内容については愛知支局も同様の考えです。直接的かつ断定な表現になり過ぎていきますので、課題としてしっかり捉えていることが伝われば良いと思います。改善策のひとつとしてダイヤを減らすという考え方もありますが、利用促進など色々な対策があると思います。どういった対策が効果的かということについて、検討していく必要性を感じているということが伝わる内容であれば良いと思います。もう1点、7ページの地域内フィーダー系統の評価の部分について、考え方として大事なことをお伝えします。目標の利用者数と収支率を達成したのかどうかももちろん大事ですが、このフィーダー系統自体が、例えば高齢者の方が生活必需品を買うための足として大事な役割を担っていて、補助金によってこの路線が維持されたことで、利用者の方々の利便性向上につながったということが分かるような内容が理想的なものの一つでもあるので、そういった観点での分析をされると良いと思います。最後に、音羽線だけ収支率目標を達成していますが、この要因は分かりますか。他の路線の参考になるかもしれません。

事務局： 音羽線の達成原因については何とも分からない状況です。

委員： 承知しました。1つでも達成したというのは明るい話ですので、何かつなげられればと思います。

座長： 豊鉄さんから何かありますか。

委員： まずは貴重なご意見をありがとうございました。コロナ禍できちんとした評価ができないなかで、このような評価をしていただき本当にありがとうございました。今までの話でイオンモールの話がかなり出ましたが、私は実は長久手で勤務したことがあります。今では長久手が素晴らしい街になりびっくりしています。更にイオンモール常滑の開店時に携わっております。令和5年3月に豊川市にイオンモールができるということで、街が変わる良いきっかけになると思い非常に期待しておりますし、私ども事業者としても応援していきたいと考えています。

最後に、バスロケーションシステムを3月に導入し、当初は1日2千件程だった利用が1万数千件から最高3万件ほどになりました。更に11月は、道路状況によるバスの遅延等を考慮したダイヤ改正を豊橋市内で行いました。利用者の皆様にはご不便をおかけしますが、乗務員の労働環境としては大変良くなりました。豊川市内のダイヤ改正の折にも反映させたいと思います。

座長： ありがとうございました。

他にご意見がなければ先ほどご指摘いただいた部分については、修正ありますか。

事務局： 幹線系統の部分につきましては、既に愛知県に提出しているものですので、そのままですが、フィーダー系統につきましては、いただいた意見を参考に修正していきたいと思えます。

座長： 先ほどご指摘いただいた点につきましては、提出資料を若干修正します。こちらについては、提出期限まで時間が無いため事務局の方にご一任いただきたいと思えますがよろしいでしょうか。

委員： (なし)

座長： 2月の中旬に中部運輸局の方で第三者評価委員会が開かれますので、また局の方からコメントが入りましたら、こちらでご報告させていただくことになると思えます。よろしくお願ひします。

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)「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： それでは、会議資料10ページをご覧ください。「豊川市コミュニティバスの運行計画の変更」について説明します。

「3-1 赤塚山公園の整備完了に伴うゆうあいの里八幡線の運行計画の変更」ですが、赤塚山公園の整備完了に伴い、資料のとおり、公園の駐車場東側の道路に設置されているバス停を、道路を挟んで向かい側の公園敷地内に移設します。また、バス停の移設に伴い、バスの駐車場内における転回方向を、時計回りから反時計回りに変更します。なお、バス停の移設及び駐車場内におけるバスの転回方向の変更の時期は、令和4年4月1日を予定しています。

次に、「3-2 御津地区地域路線の迂回路設定」について説明します。御津地区地域路線の「新田西」バス停の南側付近の一部ルートは、農地を通過するルートとなっており、農作業用のトラックが駐車していてバスが通行できないことがあるため、資料のとおり、青色破線で示す迂回路を設定します。なお、迂回路については公安委員会及び道路管理者と協議済みであり、令和4年3月1日の設定を予定しています。

また、今後の関係機関との調整及び調整に伴う微修正などについては、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： ありがとうございます。ただいまの説明・提案のなかで、ご質問・ご意見などありましたらお願いします。

委員： 3-2の御津地区地域路線の新田地区のバスルートの件ですが、農業車両が駐車しているためバスが通れなくて運転手さんが困っているということで、その旨をすぐに新田地区の区長に伝えたところ、農作業の方へ話をしますということでした。その後また別の方からは、運転手さんが間違えてルートを通っているのではないかという話を聞きました。この地域は碁盤の目のようになっているので、ルートを間違えてしまい駐車中の車とトラブルになったのではないかと思います。いずれにしてもバスの車両が通れるように道を確保することは当然のことです。こういった話もありましたのでご報告します。

座長： 運転手さんが間違えたかどうかは分かりかねますが、そういったトラブルも含めて、このルートに変更したいということによろしいですか。

事務局： ルートを変更するわけではなく、迂回路を設定しておきたいということになります。現

在黒の矢印の部分を通っていますが、このルートで農作業のトラックが時々停まっていることがあるとのことですので、青の破線で示す迂回路を設定しておきたいという協議事項になります。

座長： 運輸支局はこれについてはいかがでしょうか。

委員： 事前に相談は受けておまして、安全上問題が無ければこういった農作業のトラックが停まっていた時に限り、迂回路を使用することは対応可能という回答をしております。

座長： これは迂回した場合、運転手さんからの報告は求めますか。

委員： 直前に見て判断し、その場で報告というのは実態に合っていないませんが、運行が終わった後には運行管理者にご報告いただいて、次の便でも迂回の可能性があることについて運転手さんの間で情報共有はしていただきたいとお願いしています。

座長： 是非記録を残して定時運行に支障がないようにお願いします。迂回路を使ったかどうか分からなくなってしまうのは決して良いことではないので、記録を残して整理するようにしてください。

それではこちらについて、ご了承いただいたということによろしいでしょうか。

委員： (なし)

座長： それでは全員のご了承を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、4のその他について、中部運輸局愛知運輸支局より、お手元に配布の「公共交通あんしん利用」などのチラシの説明がありますのでお願いします。

委員： チラシ3枚を配布しました。

1枚目の「公共交通あんしん利用」についてですが、コロナ禍になり2年近く経ちましたが、コロナ禍でも公共交通は関係なく運行しております。乗られる方の心配な気持ちを払拭するために、しっかり消毒を行っておること、運転手さんも体調管理を万全にしているということを周知したのになります。

2枚目の「バスのシカクにご用心」についてですが、バスはバス停があり、バス停にバスが停まると死角ができてしまうということ、安全のために注意が必要ということです。危険なバス停に該当するリストの公表を昨年12月にしました。愛知県内101箇所改善が進みました。一番危険なAランクは残り1つですが、こちら3月には改善されるため、Aランクは0となります。ご協力に感謝いたします。また、自家用車に乗っている方にもバスが停まっている時には注意をいただきたいという案内になります。

3枚目の日本バス協会さんのチラシですが、バス事業の乗合バスは、貸切バスの収入により支えているという案内となっております。貸切バスは年末年始が繁忙期の1つですが、貸切バスもコロナの対策をしっかりしているという案内となっております。

座長： 事業者さんもバス協会さんも一生懸命行っております。バスは安心して乗っていただけるということを周囲の方々にも伝えていただきたいと思います。

委員： 2種類のチラシを配らせていただきました。

1枚目「おでかけをもっと便利に、楽しくマイルートで。」というチラシですが、来年のジブリパークの開業に伴いまして、公共交通の渋滞緩和、利便性の向上の取組みについて進めております。12月から来年1月末までモリコロパークとその周辺エリアを中心に、スマホアプリの「マイルート」を使った実証実験を行っております。マイルートの特徴といたしましては、車と公共交通の経路の比較ができます。県内の路線バス・コミュニティバスも含めて検索に対応しています。タクシーの予約ができます。カーシェア・シェアサ

イクルの検索もしているという特徴があります。県としては、この検索アプリの普及を通じて公共交通の利用促進、混雑緩和につなげていきたいと考えています。アプリのダウンロードは無料で会員登録をすればすぐに利用できます。実証実験の2か月間以外でも検索機能は利用可能ですが、期間中はジブリパーク開業を見据えたものとしてリニモの駅の混雑状況であるとか、パーク&ライドも検索ができる機能があります。実験の実績を踏まえまして、今後本格的な実装を目指していきたいと思っております。

2枚目「エコモビリティライフ講演会」ですが、公共交通利用促進の一環といたしまして、車と公共交通を賢く使い分けていくライフスタイル、エコモビリティの普及を市町村の皆様と協力しながら取り組んでいきます。その講演会となっております。

座長： ありがとうございます。

ご質問・ご意見等ありましたらお願いします。

委員： 市の連区長という立場で出席しておりますが、ローカルな立場から話をさせていただきたいです。バスマップの20ページをご覧くださいますと右下の方に金沢町という所があります。この地域では、公共交通を利用したいけれども一番近いバス停に行くのに1km以上歩かなければならないという方もいます。そういった話もあり、民生委員の方が、要望があれば一緒に乗せて行きますという内容のチラシをお盆前に配ってくださり、そのような活動を始めたという例があります。その後の反応を聞きましたが、コロナの影響もあり中々電話をかけてこないと言っていました。それほど大勢を運んでいるというわけではないのですが、それでも民生委員の方のおかげで助かるという声が聞こえています。公助という考え方の前に、自助と共助ができるうちはそこで解決できる問題もあるのではないかなという思いを持っております。

座長： それは無償ですか。

委員： もちろん無償です。

座長： 事務局も情報をいただいてきちんと把握しておいてください。その方の努力は大変ありがたいのですが何かがあった時には問題にもなりそうですので、それも含めて事務局もサポートできるような仕組みが検討できればと思います。料金を受け取ると白タクのようになりますが、この話はボランティア輸送に近いと思います。大変良い情報をいただきました。ご報告ありがとうございました。

他に何かございますか。

委員： (なし)

座長： 特になければ議題はここまでとなりますが、事務局から何か連絡事項があればお願いします。

事務局： 委員の皆様におかれましては長時間のご協議ありがとうございました。

次回の会議についてご連絡させていただきます。次回第52回会議につきましては、令和4年3月25日金曜日午後2時から当会議室にて開催予定としています。後日事務局からご案内させていただきます。

座長： それでは、本日は大変良いご意見をたくさんいただきありがとうございました。豊川市の公共交通が皆様の足として馴染んでいくように、またご協力をお願いします。長時間ありがとうございました。

以上で第51回豊川市地域公共交通会議を終了いたします。

以上