

第5回豊川市交通協議会 議事録

- 1 日 時：令和7年6月30日（月） 10：00～12：00
- 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）
原田 光一郎 委員（中部運輸局愛知運輸支局）
石屋 義道 委員（愛知県都市・交通局交通対策課 伊藤 智哉代理出席）
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）
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）
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）
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）
豊田 智隆 委員（東海旅客鉄道株式会社）
- 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：5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：利用促進に関する取組
議題3：豊鉄バス 軌道・バス連絡定期券の発売終了について
議題4：バス路線のサービス水準向上に向けた課題認識
 - (2) 協議事項
議題1：令和6年度決算及び令和7年度補正予算（案）
議題2：御津線・御津地区地域路線「愛知御津駅前」バス停の移設及びルート変更
議題3：御津地区地域路線「観音寺口前」バス停の移設及びルート変更
議題4：一宮地区地域路線のバス停の移設及びルート変更
議題5：豊川市地域公共交通計画（別紙）の令和7年度事業分の変更及び令和8年度事業分の認定申請
議題6：豊川市総合交通戦略の基本目標、施策の抽出
 - (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：利用促進に関する取組

議題3：豊鉄バス 軌道・バス連絡定期券の発売終了について

議題4：バス路線のサービス水準向上に向けた課題認識

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5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。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。

初めに、豊川市交通協議会について説明いたします。「道路運送法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づき、本市では平成21年から「豊川市地域公共交通会議」を開催し、公共交通の活性化及び持続可能な地域公共交通網の形成の実現に必要な事項について協議を行ってまいりました。この会議を継承する形で、令和6年4月より「豊川市交通協議会」として、従来の会議体での協議事項に加え、交通事業とまちづくりを連携させるための新たな計画である「豊川市総合交通戦略」の策定のため協議を行っております。

次に、本協議会の委員の任期ですが、豊川市交通協議会設置要綱第4条の規定に基づき2年とさせていただいており、令和6年度・令和7年度が任期となりますが、一部の委員におかれましては、所属団体の役員変更や人事異動等により変更となっています。本設置要綱において、補欠委員の任期は前任者の残任期間となっており、任期満了は令和8年3月でございます。よろしくお願いいたします。

ここで、今年度より新たに委員に就任いただきました皆様をご紹介します。中部運輸局愛知運輸支局 原田 光一郎様、豊鉄タクシー株式会社 鈴木 英司様、豊川市副市長 廣瀬 克夫。以上の皆様です。

なお、本日は、名古屋鉄道の高井委員の代理として国府駅長の佐藤 康年様、愛知県交通対策課の石屋委員の代理として伊藤 智哉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の奥谷委員、東海旅客鉄道の豊田委員は、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。先に送付しております資料の次第に、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ありますでしょうか。ご確認ください。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： 皆様おはようございます。本年度より会長職に就任しました。豊川市副市長の廣瀬と申します。よろしくお願い申し上げます。委員の皆様におかれましては暑い中、またご多用の中、第5回豊川市交通協議会にご出席を賜りまして誠にありがとうございます。また日頃より豊川市の交通行政はもとより市政各般にわたりご理解、ご協力をいただいておりますこと、この場を借りて深く感謝申し上げます。ご承知のとおり日本全体が少子化、超高齢化社会、人口減少という社会問題に直面し、そこに取り組んでいる状態にあります。テレビでは連日、高齢者による交通事故等が報道されている中で、公共交通に求められる意義も社会の変化に応じて多様になってきているというのを実感しております。また、公共交通ありかたが住民からの注目が非常に高いというのも承知しております。そのような中で、本日はこの会議の中でコミュニティバスのバス停の移設や、ルート変更、将来の総合交通戦略の基本目標、また施策の抽出などについて委員の皆様方には各6項目を協議していただく予定です。皆様方にはこれまでと同様に貴重なご意見、ご検討を賜りますようお願い申し上げます。簡単ではございますが私の挨拶とさせていただきます。本日は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、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： 改めまして豊橋技術科学大学の松尾と申します。座長を仰せつかっておりますので、私のほうで進行をさせていただきます。それでは、会議に入る前に、資料にあります「活発で良い議論ができる会議のために。」のパンフレットについて中部運輸局愛知運輸支局より説明がありますので、お願いいたします。

支 局： 愛知運輸支局の原田と申します。着座にて失礼いたします。年度が変わり、初めて委員になられる方もおられますので、改めて今回の地域公共交通会議の意義や役割について説明させていただきます。「活発で良い議論ができる会議のために。」お配りしておりますパンフレットをご覧ください。1ページ目に記載されているとおり、鉄道・バス・タクシーなどの公共交通機関の利用者が減少し続けている状況です。公共交通機関がなくなってしまうと地域に多大な影響を及ぼすことになります。自分で車を運転できない高齢者や学生などの交通弱者の方は移動手段が無くなることになり、毎回家族の方をお願いするというのも負担になってしまいます。また、自分で運転できる方にとっても渋滞が嫌だ、仕事帰りに飲んで帰りたいなど様々な方がいらっしゃると思います。また、観光の面においても駅からの2次交通がないと観光地としての魅力は半減してしまいます。他にも中心市街地活性化や環境面への配慮などの観点からも公共交通は非常に有効な手段です。そういった点からも公共交通機関は地域のまちづくりに欠かせない要素と言えるのではないかと思います。そういった中で今回のような地域公共交通会議というものが県内の各自治体に置かれているところでございます。

次に2ページの冒頭にもあるとおり地域公共交通会議では地域にふさわしい公共交通

を作り上げていくために、住民、交通事業者、行政などの関係者の皆様に話し合っていく場となります。鉄道などは1度敷いてしまうと変えることが難しいですが、バスについては路線を比較的自由に設定することが可能ですので、皆様の意見でバス路線を決めていくことが可能となります。

次の3ページ、4ページは関係者の役割を図で示したものになります。それぞれの立場からご発言いただきたいのですが、特に左上にある黄色の丸については住民の代表、地元の事情に精通されている方の意見が特に重要だと考えております。

次に飛びまして6ページです。素朴な疑問というのがありますが、左上にこういったことを質問すればいいかというのがありますが、些細な意見が地域公共交通の改善につながったという事例はよくありますので、わからないことや気づいたところがあれば積極的にご発言いただければと思います。6ページの中ほどに、よりよくするポイントというものがあるのですが、特に1点目の地域に新しい交通を導入については大変重要な取り組みですが、新しい交通を導入することによって既存のバスやタクシーが影響を受けて撤退するということになりますと本末転倒ですので、新しい交通の導入にあたってはそういった観点をもってご発言いただければと思います。

最後のページは住民の方の発言で改善に結びついたという事例が記載してあります。例えば、祭りにあわせてコミュニティバスを臨時運行してほしいという意見を受けて走らせた例や、バス停付近の縁石が危険ということで撤去した例、また、小中学校の統合でバスを延伸してほしいという要望について改善したという例などが記載されております。このように皆様の意見が地域公共交通をよりよいものにしていきますので、本会議においては活発なご議論をいただければと思います。以上です。

座 長： ありがとうございます。それでは会議の進行に移りますが、初めに、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、都市整備部の山本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。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： 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(4)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5回豊川市交通協議会資料」の3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②地域路線の改善・運行については、御油、一宮、御津で地域協議会が開催され、実績報告や収支改善策の検討、バス停移設の検討などが行われました。また、⑨利用促進活動等の実施については、おいでん祭の働く車コーナーで豊鉄バスとコミュニティバスの乗車体験を行いました。

続いて、4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、前年度より増加傾向で推移しています。

続いて、5ページをご覧ください。地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果につ

いてです。国から補助金を受けて運行しているコミュニティバスの一部路線について、補助金の交付要綱に基づき12月の協議会で自己評価を行い、評価結果を国に報告しました。これに対し2月13日に国の第三者評価委員会による二次評価が実施され、3月27日付けで結果の通知がありましたので報告します。評価できる取組として、路線バスへの交通系ICカードの導入支援や東三河地域で連携した利用促進イベントの取組みなどが評価されました。期待する取組としては、公共交通計画の次期計画としての総合交通戦略で都市整備と一体となった施策展開などが挙げられました。

続いて、6ページをご覧ください。利用促進に関する取り組みについてです。ページの左上は、本年度実施する主な取組みの実施期間と内容となります。コミュニティバス乗り方教室や、東三河地域で連携した取り組みとして、例年と同様に「夏休み小学生50円バス」の実施や、東三河地域公共交通利用促進イベントを実施する予定です。

続いて、8ページをご覧ください。豊鉄バス 軌道・バス連絡定期券の発売終了についてです。こちらは、豊鉄バスの連絡定期券が3月14日で終了したものになります。運賃の割引がなくなるため、運賃の変更ということでこの後の運賃料金部会で協議を予定しています。

続いて、9ページをご覧ください。バス路線のサービス水準向上に向けた課題認識についてです。バス路線のサービス水準向上の検討についてですが、市民アンケートでは、バスを利用しにくい・利用しない理由について「行きたいところに行けないから」「運行本数が少ないから」、バスの利用促進策としては「豊川市の中心部へ乗継なしで行ける路線を設ける」「便数を増やす」といった意見が多く、今後のバス路線の見直しと併せて、路線増設も視野に検討が必要と考えております。検討材料として資料をお示ししておりますが、バス路線の増設とする場合の行政負担額の増加見込みとしましては、コミュニティバス1路線で約1,000万円が見込まれます。

続いて(3)ではバス路線増設に向けた対処法のシミュレーションとしまして、市民アンケートでの「税金負担は現状並みとすべき」という意見が多いことや、委員からの収支改善や利用者負担の検討のご意見も踏まえて、行政負担を維持しつつサービスを向上するための3つのシミュレーションをしております。①はゾーン制運賃一律200円を300円にした場合ですが、試算では約600万円の増収が見込まれます。②は豊鉄バスの路線バスで、市内区間においてゾーン制運賃一律200円となっているところを距離によって運賃が上がる距離制運賃にした場合ですが、現在、豊鉄バスの距離制運賃と豊川市のゾーン制運賃との差額分は市で負担しており、ゾーン制を廃止することで約265万円の増収が見込まれます。③コミュニティバスの運行日数を日曜のみ減らした場合ですが、試算では約1,600万円の増収が見込まれます。

10ページの参考資料については、左側は豊川市コミュニティバスの令和6年度路線別曜日別の1日あたり利用人数の資料ですが、一宮線以外は1日当たり平均利用人数より日曜日の利用人数が少ないことが分かります。また、右側の資料については、近隣市コミュニティバスの運行曜日と運賃の資料ですが、近隣4市の運行曜日を見ますと、田原以外は日曜運休となっており、蒲郡市では週4日の運行となっています。運賃については、本市と同等ですが、豊橋市では500円まで幅を持たせた運賃設定になっている路線があります。今後の路線検討にあたり行政負担をどうしていくか検討するため、今回資料を掲載いたしました。協議会の中で、どうしていけば公共交通の維持確保につながるかご意見をい

ただければと思います。説明は以上となります。

座 長： 報告事項４点ございましたが、まず（１）～（３）についてご意見やご質問がありましたらお願いします。私から２点ございます。まず、夏休み小学生５０円バスについて、６ページと７ページにも公共交通フェスタ等の記載があり、その時に５０円バスが使えるのはとても良いことと思います。豊川だとわかりませんが、豊橋の小学校では街中のマルシェのイベントなどのチラシが配られることがあります。この５０円バスの実施期間中にそういったイベントがある場合、そのチラシに「５０円バス実施中」と書いていただけると非常に良いのではないかと思います。必ずしも全員が利用するわけではありませんが、小学校を通じてチラシを配布することで多くの人に周知でき、効果が大きいと思います。他の課とも連携してぜひ検討していただければと思います。豊橋では、毎月「市内電車子ども無料の日」というのを実施していますが、以前その日に子どものマルシェイベントがあったのにチラシに一切そのことが書かれていなくて残念だったことがあります。こうしたイベント同士を連携させることで、相乗効果が生まれるのではないかと思いますので、もし可能であればぜひお願いしたいです。もう１点は確認になりますが、８ページのm a n a c a による豊鉄グループのバスや鉄道の乗り継ぎ割引の件についてです。これに伴い定期券が発売終了となるという理解でよろしいでしょうか。一番下に書いてある「定期運賃の約５％」というのは、終了する割引が５％だったという意味で合っていますか。現在m a n a c a で乗り継ぎをすると８０円引きになりますので、運賃が１，６００円以下の場合は５％割引よりもお得になるという理解で正しいでしょうか。

事務局： この点について、豊鉄バスさんお願いいたします。

委 員： 今の件とは別になりますが、実績について報告します。令和６年１０月からの半年間で、全線での発売は約６０枚程度でした。さらに、現在は豊川市さんからこの連絡定期をご利用いただいている方がいないという事情もあり、今回この施策を終了する決断に至りました。以上です。

座 長： ありがとうございます。元々利用がほとんどなかったということと、取扱いが煩雑だったこともあり、終了するということですね。ただ、利用者にとって大きな負担になるわけではなく、乗り継ぎすることで８０円引きになりむしろ新しい制度のほうが得になる部分もあると思います。

では最後に、（４）についてですが、こちらはご説明があったように、今後新しいバス路線や新しい交通モードの導入を含め、より柔軟に対応していきたいと考えています。バス路線を増やすことも含めて検討していく中で、どうしても負担のあり方について考えざるを得ない状況です。具体的には、運賃の値上げや、ある意味では値上げともいえるゾーン制運賃の廃止、さらには現在運行している豊川市のコミュニティバスについて、現在は休日を含め毎日運行していますが、日曜日の利用が比較的少ないことから、仮に日曜日の運行を取りやめた場合にどうなるかというようなシミュレーションを行い、その結果をまとめた報告になります。これらについては、現時点で決定しているわけではなく、今後時間をかけて検討していく必要があると思います。もし現時点でご意見や「こういう方法もあ

るのでは」という提案等がございましたら、ぜひお願いします。

委員： 確認ですが、豊橋、新城、蒲郡などの各市でもコミュニティバスの市の負担額があると思います。例えば豊川市の場合、負担額は1億1,200万円ほどで、市全体の予算600億円程度の中での割合だと思います。では、他市ではどうなのか、豊川市以外の市がどれくらいコミュニティバスに予算を出しているのか、その割合を教えてくださいという意見を申し上げました。

事務局： 事務局からお答えします。愛知県内のコミュニティバスの実績比較については、県が取りまとめた資料があります。以前、交通協議会でも紹介した資料によると、利用者1人当たりの行政負担額は、東三河で見ると蒲郡市が最も高く約2,200円弱、次いで豊川市が約1,500円、豊橋市が約1,320円、新城市が約980円となっています。以上です。

座長： この「1人当たり」というのは、人口1人当たりではなく、利用者1人当たりという意味ですか。

事務局： はい、利用者1人当たりの負担額になります。

座長： 一般会計における公共交通費の割合は重要な指標と考えています。他の自治体が公共交通にどの程度支出しているかということですが、コミュニティバスだけでなく一般の路線バスへの補助なども含まれており、全体を踏まえる必要があります。今回はコミュニティバスについて検討を進めているので、コミュニティバスへの投資という視点も重要です。

そのほかいかがでしょうか。この点については、今後の交通協議会の進行に合わせ、次回以降さらに議論を深めていきたいと思っておりますので、その際にぜひご意見をお寄せください。負担については、路線の見直し、運賃の引き上げ、地域協賛金など様々な方法が考えられます。国からの地方交付税交付金には基準財政需要額という仕組みがあり、自治体の規模に応じて交付額が決められています。しかし、近年の物価高騰などには十分に対応できていない現状があるかと思えます。こうした課題は一自治体だけでは解決できないため、公共交通に取り組む自治体や会議の場からしっかりと声を上げることが重要です。公共交通は大きな役割を果たしており、一定の公的資金投入が必要と考えています。市内での財源調整はもちろん重要ですが、国に対して交付税の増額を要望することも大切と考えています。このような観点からも、交通協議会として意見をまとめ、国など関係機関へ届けていく必要があると思います。ほかにご意見がなければ、報告事項は以上とさせていただきます。

続きまして、次第3の協議事項（1）令和6年度決算及び令和7年度補正予算（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6年度決算及び令和7年度補正予算（案）

事務局： それでは、１１ページをご覧ください。初めに、令和６年度豊川市交通協議会の決算書について説明します。歳入については、市からの負担金２，２０２，０００円、令和５年度地域公共交通会議余剰金の繰越９４４，７３３円、預金利子９５４円を合わせて、合計で３，１４７，６８７円となりました。歳出については、「２需用費 １消耗品費」として、カラープリンタのインク代など事務用消耗品やイベントでの啓発品で４３９，８６１円、「２印刷製本費」として、ポケット時刻表やバスマップの作成で８２１，７００円、「３役務費 １手数料」として、振込手数料６６０円、「４委託費 １委託料」として、夏休み路線バス探検キャラバン、公共交通フェスタ、コミュニティバス乗り方教室、運行系統図に係る委託で５１６，５７１円、令和５年度の公共交通会議の余剰金の市への返戻９４４，７３３円を合わせて、合計で２，７２３，５２５円となりました。歳入と歳出の差額は４２４，１６２円となりまして、これについては令和７年度予算に繰り越し、令和７年度予算から市へ返戻します。決算報告については以上です。

座 長： ありがとうございます。ただいま説明がありました令和６年度豊川市交通協議会歳入歳出決算につきまして、監事の鈴木榮一（すずき えいいち）委員から監査報告をお願いいたします。

委 員： ご報告いたします。令和７年３月３１日、令和６年度豊川市交通協議会歳入歳出決算について、諸帳簿及び証拠書類等を監査しました結果、いずれも正確かつ適正であることを認めます。

座 長： ありがとうございます。続きまして、令和７年度豊川市交通協議会歳入歳出補正予算（案）について、事務局より説明をお願いいたします。

事務局： それでは、１２ページをご覧ください。令和７年度豊川市交通協議会の補正予算案について説明します。先ほど令和６年度決算で説明しましたとおり、令和６年度交通協議会予算の残額を市へ返戻するため、令和７年度予算の補正額として、歳入の「２繰越金」に４２３，１６２円計上し、歳出の「４雑費 １繰出金」にも同額を計上しまして、４２４，１６２円を市へ返戻するものです。説明は以上です。

座 長： ただいま、事務局より説明がありました協議事項（１）につきまして、ご質問・ご意見などありましたら、お願いいたします。

座 長： 令和７年度予算案が令和６年度より大きくなっている理由について補足します。これは国のフィーダーの補助金がコミュニティバス事業に含まれるようになったためです。令和６年度までは、補助金は国から事業者へ直接支払われていましたが、令和５年度の法改正とその後の運用改正により仕組みが変更されました。現在は、補助金がまず交通協議会に交付され、その後市に返礼され、市から事業者へ委託費として支払われる流れとなっています。この仕組みの変更には、フィーダー事業が交通協議会の事業であることを明確にする意味合いも含まれていると思います。この点をご理解いただいた上で、今後の会議を進めていきたいと思いますので、引き続きよろしくお願いいたします。特にご意見やご質問がな

ければ、承認に移らせていただきます。ただいまご説明した協議事項（１）について、ご承認いただける方は挙手をお願いします。

（全員挙手）

ありがとうございます。では、全員賛成ということで、この内容で進めさせていただきます。続きまして、協議事項（２）「御津線・御津地区地域路線「愛知御津駅前」バス停の移設及びルート変更」から、（４）「一宮地区地域路線のバス停の移設及びルート変更」までにつきまして、事務局より続けて説明をお願いいたします。

議題２：御津線・御津地区地域路線「愛知御津駅前」バス停の移設及びルート変更

議題３：御津地区地域路線「観音寺口前」バス停の移設及びルート変更

議題４：一宮地区地域路線のバス停の移設及びルート変更

事務局： それでは、１３ページをご覧ください。協議事項（２）「御津線・御津地区地域路線「愛知御津駅前」バス停の移設及びルート変更」についてです。愛知御津駅前のロータリー整備に伴い図のとおり一部ルートを変更し、バス停も移設するというものです。ダイヤの変更はなく、運賃については後の運賃料金部会で協議します。変更予定日は９月１日で、公安委員会及び運行事業者へは確認済みです。

続いて１４ページをご覧ください。協議事項（３）「御津地区地域路線「観音寺口前（かんのんじぐちまえ）」バス停の移設及びルート変更についてです。国道２３号の工事のため令和５年３月２１日から休止していた「観音寺口前」バス停について、周辺工事が終了し、新たに御津金野インターチェンジへつながる交差点が設置され、バスを停車するスペースが設けられましたので、図のとおり一部ルートを変更し、バス停も移設するというものです。ダイヤの変更はなく、運賃については後の運賃料金部会で協議します。変更予定日は９月１日で、公安委員会及び運行事業者へは確認済みです。また、これら２件については地元承諾済みです。

続いて１５ページをご覧ください。協議事項（４）「一宮地区地域路線のバス停の移設及びルート変更」について説明します。初めに、「一宮支所」バス停の移設及びルート変更についてです。公共施設の再編に伴い、８月１日から支所敷地内の解体工事が始まりますので、一宮地区地域路線「一宮支所」バス停を変更後の図のとおり敷地外の一宮線「一宮支所」バス停へ移しバス停を兼用するものです。ダイヤの変更はなく、運賃については後の運賃料金部会で協議します。変更予定日は８月１日で、公安委員会及び運行事業者へは確認済みで、一宮線の運行事業者である豊鉄バス様にも同意を得ています。

続いて１６ページをご覧ください。「大木会館」バス停の移設及びルート変更についてです。大木会館駐車場の敷地内に設置されているバス停について、駐車場混雑時にバスの転回が困難になるため図のとおり移設するものです。ダイヤの変更はなく、運賃については後の運賃料金部会で協議します。変更予定日は８月１日で、公安委員会及び運行事業者へは確認済みです。また、これら２件については地元承諾済みです。説明は以上です。

座 長： この件について、ご質問やご意見はございますでしょうか。

委 員： 愛知運輸支局です。1点確認させていただきたいのですが、16ページに記載されている大木会館のバス停の位置につきまして、現在大木会館への乗り入れに関して、今回の変更で路線廃止部分が発生しないという理解でよろしいでしょうか。

事務局： 大木会館には現在中まで乗り入れておりますので、ご指摘のとおり路線の廃止が発生します。

委 員： 承知しました。それでは、その点を資料に追記していただければと思います。

事務局： ご指摘ありがとうございます。

座 長： 今のお話は、16ページの図にある移設前の大木会館へ向かう短い矢印の部分ですね。この部分が廃止されるという理解でよろしいですか。

事務局： そのとおりです。短い赤の矢印の部分がなくなるため、ここが廃止となります。

座 長： わかりました。他にご意見やご質問はございますか。

委 員： 路線変更の内容については問題ありませんが、例えば御津には御津地域協議会があります。その協議会でも了承されているのかを確認したいです。

事務局： 御津もほかの地域も地域協議会で承認を得た上で、本交通協議会に諮っております。

委 員： わかりました。そうであれば、地域協議会に参加している住民の代表は、必ずしも全地域の状況を把握していません。御津、広石、一宮など、地域によって事情が異なりますし、私自身も詳しくは分かりません。そのため、できれば地域協議会の会議に出席させていただきたいです。すでに地域で了承されたものがこの会議で出されても、あまり意味がありません。地域協議会に参加し、地域の意見を直接聞く機会が必要だと思いますので、検討をお願いします。要するに、地域協議会に我々も参加できるようにしてほしいという提案です。

事務局： ご指摘のとおりだと思います。ルート変更等がある場合には、委員の皆様にも地域協議会に出席いただけるよう、地元と調整してまいります。

委 員： この件については以前にも申し上げました。地域協議会で検討され諮られたものをここで協議すると言われても、また繰り返すわけにはいきませんし決められないと思います。先ほどの意見のとおり、地域協議会で何が議論されているのかを把握しないままでは無理があると思いますので、早急に改善していただきたいです。

座 長： 大変良いご提案だと思います。課題があるとすれば日程調整くらいかと思いますが、委員

の方が地域協議会に参加するのは非常に有意義と考えます。可能な限り出席できるように調整していただければと思います。また、地域協議会の議事録を事前に閲覧できるようにすれば、どのような議論が行われたか事前に把握できますので、希望があれば会議前に確認できるようにするのもよいと思いますが、そのあたりはいかがでしょうか。

事務局： 議事録は地元の協議会で作成されていると思いますので、入手できれば抜粋して報告することは可能と思います。また、事務局も説明のために出席しており、正式な議事録ではないですが資料として記録を残していますので、それを基にご報告もできます。

委員： 地域協議会のメンバーは、主に町内会長の方々と思いますが、ほとんどが一年交代です。そうした状況で、十分な情報を持たないまま地域協議会に参加し、結論を出してしまうケースが多いのが実情です。そのため、この協議会に内容が上がってきた際にこれで良いのかと思うようなことが起きています。この点について、理解されていますでしょうか。議事録は存在しますし、私も拝見したことがあります。しかし、議事録の有無ではなく、協議の内容や結論が実情に合っているかどうかが問題です。現状の仕組みでは疑わしい面があり、早急に改善が必要と考えています。この件については、これまでも繰り返し指摘してきましたが、中々実現していないのが現状です。改めて、改善を強く要望します。

座長： 私自身、これまで地域協議会に出席した経験があります。本当に公共交通を利用する立場の方が協議会に参加し、意見を述べるのが最も重要と感じています。しかし、現実にはそれが難しい面があります。例えば、会議の開催時間については、夕方や夜などより多くの方が参加しやすい時間帯が望ましい一方で、その時間帯では参加者の層が変わってしまうといった課題があります。また、現在は70～80代の方の参加が多いですが、今後公共交通を支え、協議会を担う50～60代の方々にも積極的に参加してもらう必要があると考えます。これまでも、コミュニティバスを走らせる際に初期は協力的な方がいても、その後引き継ぎがうまくいかず継続できない事例がありました。今後は、次の世代にどう参画してもらうかという仕組みづくりが非常に重要だと思います。例えば、現在参加されている委員の方に若い世代を誘ってもらうような仕組みが必要ではないかと思います。また、開催場所についても、車でしか行けない場所では公共交通利用者が参加しにくいですし、時間帯によってはコミュニティバスが運行していない場合もあります。こうした点を踏まえると、今ご意見いただいた内容は非常に重要ですので、ぜひご検討いただければと思います。その他いかがでしょうか。

委員： 地域協議会のあり方については、今後の新しい計画の中でも地域の路線をどのように維持していくかという観点から、地域住民にどのように参画していただくか継続的な議論が必要と考えます。先ほどのご提案は非常に良い提案だと思います。審議事項の場合には、委員の方が地域協議会に参加するという方法も一つの案です。私に関わっている三重県名張市では地域ごとに協議会があり、毎回各路線について利用促進の取組状況や課題を一枚のカルテのようなフォーマットにまとめ、毎回協議会に提出しています。地域独自の取り組みもこのフォーマットに記載されており、それを見ることで我々も各地域でどのような議論が行われているのかを把握しながら検討を進めることができます。先ほど議事録の話も

ありましたが、このように運営面で交通会議と地域協議会をより密接につなげる仕組みがあると良いと感じています。先生のご提案を含め、とても良い提案だと思いますので、ぜひご検討いただければと思います。

座 長： ありがとうございます。計画の中で、こうした検討内容を位置づけられると良いですね。その他いかがでしょうか。

事務局として、今回の変更に関して懸念点などがありますか。何か変更に伴い対応が必要な点は特にないでしょうか。13ページのロータリーについては、これまでは民地を借用していましたが、今後は民地ではなくなるとの説明でした。私自身もこの場所でバスを利用したことがあります。以前は駐車場の奥のわかりにくい場所から乗車していたのが、今回の変更により駅前に近い場所に移るので良い改善だと思います。その他に事務局から懸念点があれば教えてください。また、周知の方法やスケジュール感についても、簡単にご説明いただければと思います。よろしくお願いします。

事務局： 周知の方法としては、まずバス停やバス車内に事前掲示を行い、利用者にお知らせします。また、ホームページや回覧板なども活用し、周知徹底を図ります。

座 長： バス停によって移設日が異なると思いますが、バスマップへの差し込みなどの対応は特に予定していないのでしょうか。

事務局： バスマップの再印刷は年度末頃を予定していますが、差し込みについては内部で検討し可能であれば対応していきたいと考えています。

座 長： 少なくとも現在の利用者には必ず伝わるよう周知するということですね。ありがとうございます。

その他ご意見はございますか。特にないようでしたら、変更案について承認に移ります。承認いただける方は挙手をお願いします。

(全員挙手)

ありがとうございます。全員承認ということで、本案で進めさせていただきます。

議題5： 豊川市地域公共交通計画（別紙）の令和7年度事業分の変更及び令和8年度事業分の認定申請

事務局： それでは、17ページをご覧ください。協議事項（5）「豊川市地域公共交通計画（別紙）の令和7年度事業分の変更及び令和8年度事業分の認定申請」についてです。初めに、豊川市地域公共交通計画（別紙）の令和7年度事業分の変更についてですが、豊川市コミュニティバスのうち、豊鉄バス新豊線・豊川線に接続する路線については、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、10月から9月までの運行分を豊川市地域公共交通計画の別紙として、事業の目的・必要性や目標、

運行内容などをまとめ、交通協議会で承認いただいた上で、国へ提出しています。

令和7年度事業分の変更については、令和7年9月までの計画（別紙）について、先ほど協議いただいた一宮地域路線のルートが8月1日から変更することに伴い、18ページにありますとおり、運行距離に変更が生じますので、国に変更申請をするため協議をするものです。

続いて、19ページをご覧ください。ここからは、豊川市地域公共交通計画（別紙）の令和8年度事業分の認定申請についてです。令和7年10月から令和8年9月を対象期間とする令和8年度分の計画（別紙）を6月末までに国に提出するため協議いただくものです。内容については、現在の豊川市地域公共交通計画の内容に則したものとなっております。詳細についての説明は割愛させていただきますが、提出した後に修正等を求められた場合は、中部運輸局愛知運輸支局と調整し対応してまいりますので、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。説明は以上です。

座 長： では、こちらについてご意見ご質問等あればお願いいたします。公共交通計画は豊川市も策定されていますが、補助申請にあたって「フィーダー補助」と呼ばれるものに年間傾向を毎年提出する必要がある、本件はこの内容に沿った形になるというものです。変更があれば事務局に一任するというお話がありましたが、現時点で予定されている変更はありますか。

事務局： 現時点では変更の予定はございません。

座 長： 交通協議会で承認を得ないとできないような大きな変更を、事務局に一任することはありません。細かい変更は多少あるかもしれませんが、現在のところ予定はありません。それでは、協議事項（5）について承認に移りたいと思います。承認いただける方は挙手をお願いします。

（全員挙手）

ありがとうございます。承認ということで、本内容で進めさせていただきます。

議題6：豊川市総合交通戦略の基本目標、施策の抽出

事務局： それでは、29ページをご覧ください。協議事項（6）「豊川市総合交通戦略の基本目標、施策の抽出」についてです。前回の協議会にて承認が得られました将来像・基本方針に基づき、基本目標、施策の抽出、基本目標の達成を図る指標の設定をしていくものです。

初めに、基本方針に対する基本目標の設定（案）については、基本方針1の基本目標としては「まちづくりと連携した交通結節点の強化」として、交通結節点とその周辺で歩行者や自転車が快適に移動・滞留できる魅力的な道路空間の創出などに取り組むものとしております。基本方針2の基本目標としては、「道路環境の構築」、「公共交通ネットワークの構築」の2つで、2-1では交通結節点や主要施設へのアクセスを向上させるため、道路空間の確保に取り組み、2-2では交通結節点や主要施設にアクセスしやすいよう、地域の特性に合わせた公共交通ネットワークの確保に取り組むものとしております。基本方針3の基本目標としては、「持続可能な公共交通サービスの確保・維持」として、需要や地

域特性に合ったサービス水準の確保などに取り組むものとしております。基本方針4の基本目標としては、「誰もが利用できる移動手段の確保」として、高齢者、子育て世代、学生や障害者等、だれもが移動しやすい手段の確保に取り組むものとしております。基本方針5の基本目標としては「シームレスに移動できる仕組みづくり」、「他分野との連携による移動しやすいまちづくり」「公共交通の利用促進」の3つで、5-1では多様な移動手段を一体的にわかりやすく利用できるようにするため、ICT技術を活用した利便性の確保の取組み、5-2では地域内外の交流機会を増やし、新規需要の創出や移動手段の利用増大を図る活動の取組み、5-3では移動手段が市民や利用者に認知されるよう情報提供の充実に取り組むものとしております。

続いて、30ページをご覧ください。施策の抽出案についてです。地域の現状や特徴、上位・関連計画での取組やヒアリングの内容から基本目標ごとの施策を挙げております。基本目標1の施策としては、「1駅前空間の高質化」など7つ、基本目標2-1の施策としては、「8都市計画道路等の整備」など6つ、基本目標2-2の施策としては、「13広域バス路線のルート改善」など3つ、基本目標3の施策としては、「16広域バス路線のサービス水準の確保・維持」など8つ、基本目標4の施策としては、「24移動手段の確保・維持」、基本目標5-1の施策としては、「25Ma a Sの先進的なモビリティサービスの推進」など2つ、基本目標5-2の施策としては、「27観光促進のための周知活動の実施」など6つ、基本目標5-3の施策としては、「33利用案内の充実」など3つを挙げています。各施策に紐づく具体的な実施事業については33ページから38ページに掲載しています。

続いて、31ページをご覧ください。基本目標を達成する指標（案）の設定についてです。目標指標は5つ設定しております。目標指標1は公共交通機関全体の利用者数、目標指標2は駅・バス停等の人口カバー率で、地域別目標も設定していく予定です。目標指標3は都市機能誘導区域の人口割合で、第6次総計画の「施策2 コンパクトシティの推進」の数値目標を参考にしています。目標指標4は市道の改良率・都市計画道路の整備率で、第6次総合計画の「施策3 道路交通網の充実」の数値目標を参考にしています。目標指標5は市政に対する市民満足度で、地域別目標も設定していく予定です。

続いて、32ページをご覧ください。こちらは確認指標（案）の設定になります。目標値の変化を検証するため、評価指標に加えて確認指標を設定しました。確認指標1は公共交通機関別（駅別・路線別等）の利用者数、確認指標2は駅・バス停等のカバー人口に対する公共交通機関利用率、確認指標3は公共交通機関別（路線別等）の年間収支率、確認指標4は公共交通機関への公的資金投入額について設定していきます。

続いて39ページからになりますが、こちらは地域別の施策抽出に向けて、中学校区を単位として、その地域に暮らす方のアンケート結果から課題に対応する施策を列挙したものになります。地域ごとに、主要施策として駅周辺整備や道路整備、バス路線の改善や新規移動手段の検討などが挙げられています。ただ、地域の特徴にあります最寄駅で分かるように、その地域に暮らす方の行動範囲は中学校区をまたいでおり、地域を超えた施策が挙げられています。これから地域別の施策抽出に向けては、施策の実施地域を軸に整理をしていきたいと考えております。

続いて50ページをご覧ください。「社会実験の企画・準備の進捗状況」についてです。社会実験としては、今年度、自動運転実証実験とデマンド型交通実証実験を行う予定です。

初めに、自動運転実証実験についてです。目的は、バスの運転手不足対策及び豊川稲荷御開帳に合わせた、にぎわいの創出のため実施するものです。ルート選定理由は、豊鉄バスの働き方改革の実施による減便への対応や自動運転に適した道路環境や事業性を考慮したものととなります。実施時期は12月頃。運行区間は図のとおりで、豊川駅からイオンモール豊川までのルートで、自動運転レベル2での運行を想定しています。

続いて、51ページをご覧ください。デマンド型交通実証実験についてです。目的は、一宮地域の公共交通の課題を解消するための移動手段を検討するため実施するものです。実施時期は今年度の下半期。事前予約制の定額タクシーという形で実施予定です。運行エリアは一宮中学校区内の自宅などから一宮地区地域路線のバス停まで、またはその逆で、利用の仕方としては、事前に電話で予約し、自宅からバス停、例えばチアーズいちのみやバス停までタクシーで行き、帰りは改めて電話で予約してチアーズいちのみやバス停から自宅までタクシーで帰るという流れです。最後、備考にあります。令和7年度のプレ実証期間中は一宮地域路線ののんはい号の運行を休止しての実施予定です。説明は以上です。

座 長： 計画に関する資料が膨大なため、本日中に意見をまとめるのは難しいと思います。そこで、会議終了後に意見提出の期限を設定した方が良いと考えますが、可能でしょうか。

事務局： おっしゃる通りと思いますので、会議終了後に一定の期間を設けます。目安としては、1週間後くらいまでに事務局へ電話等でご意見をお寄せいただければと考えています。

座 長： 1週間程度で皆さんよろしいでしょうか。少し短いかもしれませんが、2週間に延長は可能ですか。

事務局： 承知しました。2週間で対応させていただきます。来週の月曜日くらいまでにご意見をお寄せください。

座 長： このタイミングは、計画の中で最も重要な時期だと思いますので、皆さんにはしっかり資料を確認していただき、質問があれば事務局へお願いいたします。設定した期間内はもちろん、本日中やこの後でも意見を出していただいて構いません。特に今回、具体的な施策が多くリストアップされていますので、「こういう施策を追加した方が良いのでは」といったご意見をぜひお寄せください。また、自動運転の実証実験やデマンド型交通の実証実験についても、ご意見をいただけるとありがたいです。それでは、ご意見のある方はお願いします。

委 員： デマンド型交通の実証実験について、たまたま私の居住地域が対象地域に含まれていました。この地域は非常に課題が多く、検討が大変だと思います。現行路線は、25～26年前に「いかまい館」への送迎バスとして導入された経緯があり、私は当時の関係者として忸怩たる思いがあります。この送迎バスにより、恩恵を受けられない地域が生まれてしまい、その状態が20年以上続いてきたという問題があります。今回の実証実験は、この状況を解消するために非常に重要と考えています。ただ、この実証実験を誤ると、豊川市内で今後デマンド型交通の導入が進まなくなる恐れがあると危惧しています。実証実験は四

半期、つまり秋以降に実施予定とのことですが、それまでに詳細を詰める必要があり、事務局のご苦勞は相当なものと思います。この件は地域協議会に諮る予定はございますか。地域協議会は交通だけを扱う場ではなく、議論のほんの一部です。一宮地域の公共交通について地域協議会に諮る際には多くの課題があると思いますので、きちんと準備して欲しいと思います。資料によると実証実験期間中は現行のコミュニティバスが運休することですが、その影響についても懸念しています。わずか数カ月の短期間で十分に準備が整うのか、私は難しいのではないかと考えています。ですから、今年度下半期に限定せず、時間をかけて十分に検討を重ね、「これだけ詰めても駄目なら仕方がない」と言えるレベルまで計画を練ってから実施すべきではないかと思っています。実証実験を行う期間や、その間コミュニティバスが運休する期間について、まずははっきりとした見通しを持つことが必要と考えます。事務局には大変なご負担をおかけしますが、ぜひ良い方向に進めていただくようお願い申し上げます。

座 長： ありがとうございます。事務局から今想定されている期間や実施方法等についてご説明いただけますか。

事務局： 今年度については、まず短期間で実証実験を行う予定であり、利用者の方々からの意見や、実際にどのような支障が生じるかを把握したいと考えています。一度の実証実験ですぐに本格運行に移行することは難しいと認識しています。事前にどのような方法が最適か検討しますが、実際に実行可能かどうかは非常に難しい課題です。今後は、運行事業者や利用者の皆様から意見を伺い、ポイントや移動範囲などについても精査していきたいと考えています。こうした検討を重ねると、一度の実証実験で結論を出すのは難しいと考えており、継続的に実証実験を行う可能性も視野に入れていきます。今回の実証実験については、まずは短期間で実施することを想定しています。

委 員： すごく短くしたいとのことですが、概ねどの程度の期間を想定されていますか。

事務局： 2週間程度を予定しています。

委 員： 2週間で具体的に何を行うのでしょうか。

座 長： 少し補足すると、事務局が現在想定しているのはいわゆるタクシー補助の仕組みです。利用方法としては普段のタクシーを呼ぶことと同じですが、目的地が限定されておりその目的地に行く場合は定額で利用できるという仕組みです。これは西尾市や半田市で導入されているものと近いものです。江南市の事例もありますが、こちらは目的地が限定されていないため少し異なります。検討のポイントとして大事なのは、まず目的地をどこに設定するかという点です。目的地が少なすぎると利便性が低く、多すぎるとタクシーと変わらなくなるので、そのあたりの限定をどの程度にするのが重要であり、将来的に他地域でも展開する際に課題となります。西尾市や半田市では、まず希望の多い目的地を少なめに設定し、利用者からここにも行きたいという要望が出た段階で、追加を検討するという進め方をしています。例えば、銀行や医療機関など当初は代表的な場所のみ設定し、後にク

リニックなど細かい要望にも対応しています。半田市では、最終的に目的地を約30カ所に絞り、追加する代わりに利用実績の少ない場所を外すなど、バランスを取っています。事務局の想定としては既存ののんほい号のバス停を目的地候補とする考えだと思います。実証実験期間中にのんほい号が運休することについてですが、現在は定時定路線で予約不要で利用できていたものが、予約制になると抵抗感を持つ方や利用しづらくなる方が一定数発生する可能性があります。田原市の例では、曜日を限定して定時運行を残しつつ、別の曜日にデマンド型交通を実施していますが、そういったことも検討する必要があると思います。また、タクシーを活用するため供給面の課題もあります。予約すれば必ず乗れるという前提でも実際には呼んでも来ないということも考えられます。運用方法の詳細や移行の進め方は非常に難しい課題を含んでいますので、今後の検討が重要になります。

委員： 自宅からバス停、またバス停から自宅までの移動についても課題があると感じています。例えばバス停が全くない地区や、バス停まで1キロ近く歩かないといけない地区の方は、行きはタクシーで目的地まで行けますが、帰りはバス停で降ろされることになります。

事務局： 違います。例えば、自宅からチアーズいちのみやまで行く場合、自宅からチアーズまでは直接行けます。買い物後は、チアーズにあるバス停から自宅まで戻ることができます。

委員： つまり、バス停まで行かないと乗れないということですね。

座長： 例えば、バス停から300メートル離れたスーパーで買い物をした場合、そのスーパーの前から直接は乗れません。300メートル離れたバス停まで戻らなければならないという形になります。

委員： バス停というのがどうしても引っかけります。住民の皆さんの要望を広く拾いたいと思いますが、周知の方法を間違えると意味がなくなってしまう恐れがあります。この点については細やかな配慮をお願いしたいです。まだたくさん質問や要望があると思いますが、その際にはまたお伺いさせていただきます。よろしくお願いします。

座長： ありがとうございます。まず、今回2週間の実施期間というのは、現行ののんほい号を一時的に止める必要があるため、長期間は難しいという事情もあると思います。ただ、2週間では口コミで情報が広がる期間がほとんどなく、知らなかったという声が出る可能性があります。そのため、事前に十分周知をしておかないと、周知不足だったという報告になりかねないと考えています。また、これまでのんほい号を利用していた方が、新しい仕組みを知らずに利用できないという事態は最も避けるべきことです。加えて、今回の実証実験では、従来より自由に利用できるメリットがありますが、それも周知が不十分だと活かされませんので、周知の徹底は非常に重要と考えています。

委員： 2週間という期間についてですが、1ヶ月程度に延ばしてはどうでしょうか。2週間では少し短すぎると感じます。ぜひご検討をお願いします。

事務局： 期間については、まだ2週間で決定しているわけではございません。運行事業者の方や実施期間を含めて、今後検討させていただきます。

座 長： ありがとうございます。期間については、もう少し柔軟にご検討いただけるということをお願いしたいと思います。その他にご意見ございますでしょうか。

委 員： 先ほどの意見と同じく、地域協議会や一宮地区の団体、町内会長などをしっかり巻き込み、事前の下準備が必要と思います。お試しでやってみましたという形で開始して様々な意見が出てしまい、後で対応できなくなるという事態は避けるべきです。デマンド型交通の実証を行うにあたっては、目的をしっかりと伝え、様々なケースが想定される中で、どう対応するのかを住民に事前に説明しておく必要があります。町内会などの団体を活用して、しっかりと周知を徹底することが重要と考えますので、ぜひご検討をお願いします。

座 長： ありがとうございます。その他ご意見ございますか。

委 員： 51ページ右側に書いてある事前に電話予約という点についてお聞きしたいのですが、この実証実験で、例えばスーパーやいかまい館などに行く場合、どの程度前の事前予約を想定されているのでしょうか。特に、チアーズは食品スーパーなので今日買い物に行きたいといった急な利用も多いと思いますし、いかまい館のような場所も今日急に温泉に入りたいということもあり得ます。当日の思いつきで行きたい場合は利用できないのか、また高齢者の場合、体調や天候によって直前に予定を変えることもあると思います。そうしたケースをきちんと整理して、この場合はどうしたらよいのか具体的に説明しておかないと、中々伝わらないと思います。車を持っている人なら、今何かが足りないからすぐ買いに行こうとできますが、車を持っていない方はどういう頻度やタイミングで買い物に行かれるのか、わたしもよく分かっていない面があります。この点も含め、地域協議会などでしっかり話し合いを進め、準備不足にならないようにしていく必要があると思います。今回の実証実験の時期は秋以降と聞いていますが、行動心理的に人は寒い時期には外出を控える傾向にありますし、年に4回、四季折々でデータを取ることも必要になってくると思いますので、この点も含めて検討をお願いしたいです。

事務局： 利用の事前予約については、事業者さんと相談させていただきながら進めていきたいと考えていますが、特に帰りが困ると思います。病院などで治療や診察がどれくらいかかるかは不明ですし、予測しても時間がずれてしまうことがあると思います。事業者さんと相談させていただきながら、終わったタイミングで電話をして「お願いします」と依頼できるように対応できれば、一番いいのではないかと考えています。その辺りも詳細に調整をしながら進めていきたいと思います。また、地域協議会の方でも方法や内容については事前にお話をさせていただく予定でありますので、そのあたりもしっかり調整を図っていきたいと考えております。

座 長： 基本的にはタクシーですよね。なので予約というか、その場で呼べる普通のタクシーと同じような利用を想定されていますよね。

事務局： タクシー補助という形式ですので、タクシー事業者さんに電話でお願いしたものに対して補助するということを考えています。

座 長： タクシーだと予約して時間指定で呼ぶこともできますが、それも想定されていますか？

事務局： もちろん事前の予約も可能です。

座 長： 例えば、何時に目的地へ行って温泉に入って、何時ぐらいに帰るかある程度決まっていれば、その時間で予約をしておくこともできますし、決まっていなければ終わったタイミングで予約することもできますよね。ただ、その場合はほかの利用状況によってはすぐに来ない場合もあるということですね。

事務局： そのように考えています。

座 長： ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

委 員： 51ページに運行エリアの図がありますよね。北の方に「一宮東部小」と書いてありますがその位置には実際に東部小学校はありません。それから、下の方に「一宮西部小」と書いてありますが、そこにも西部小学校はありません。南部小学校だけは正しい場所がありますが、これはどういう意味で書かれたのでしょうか？

事務局： これは中学校区を青い線でエリア分けして、その中心の位置を表すために小学校区名を表示したものです。小学校そのものの位置を示しているわけではありません。

委 員： 中心を示すなら、山の上のような場所に名前が書かれていると、見た人はここに小学校があると誤解します。初見で混乱するので、改善が必要と思います。

座 長： 「校区」と書いておくと間違いがないですね。「学校」と書くと、実際にそこにあるように見えてしまいます。

委 員： 先ほどもお話がありましたが、西尾市や半田市の先行事例をしっかりと参考にしてほしいと思います。既に参考としているかもしれませんが、豊川市の場合は山村地域が多く、一宮も田畑が多い地域です。西尾や半田のように比較的都市部の地域と違いがありますので、同じ感覚で進めると失敗する可能性もあります。失敗事例や成功事例も比較して検討することが必要と思います。ぜひご検討をお願いします。

座 長： ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

委 員： 総合交通戦略の施策の件で、少し確認の質問があります。事務局の方で施策案として、各部局の取組を含めて整理いただいているかと思います。33ページをご覧いた

だくと、関連計画とか関連所管課が一覧で載っていますが、都市交通戦略と各関連計画との関連性について確認したいです。これは各関連計画の施策として実行されるものであって、我々が所管する都市交通戦略としては何をしていくのかというところが少し見えにくくなったなという思いがあります。このようにまとめる計画があってもいいとは思いますが、例えば道路整備が予算がつかずできなかった場合など、他の所管課の施策にこちらの都市交通戦略の施策がかなり依存してしまう。そうすると、うまく管理ができない、あるいはしづらいという問題が出てくるのではないかと思います。そういったことを、どうお考えになっているのかまずお聞きしたいです。例えば33ページの1のにぎわいという点でいくと、豊川駅を中心に多様な所管課の施策、例えば都市マス、立地適正化計画、バリアフリーなど様々な施策が動いています。その全体を表示した中で交通を考えると、抜けがないかどうか、豊川駅を中心にいろいろな施策を重ね合わせたときの将来像というのをきちんと進行管理をするという観点であれば、こうやってまとめる意義はあると思います。ただ、単に各関連課の事業を待っているだけという状態だと、あまりこの戦略としての意味をなさないのではないかと思います。少し分かりにくいかもしれませんが、今後どういう形でこれらの施策を運用されようとしているのか、そのあたりを少しお聞かせください。

事務局：こちらで進行管理する部分については、他課の進捗状況によってはこちらが中々進捗しないということも当然あると考えています。深いところまで考えていない部分もあるので、これからこの戦略を策定する中で今のご意見も踏まえて、どういうふうに管理をしていくのかという部分も、作業部会等で内容を精査していきたいなと考えています。

委員：ここまでやられているので、例えば都市計画では都市計画のことしか事業計画として載っていない事業って多くあります。でも、人々が生活している上で便利さは道路も施設も含めて一体的に捉えないといけない、それが総合交通戦略と私は思っています。各課の施策対応を重ねた上で何か穴がないとか、これに力を入れないといけないのではないかと、いったところがこの戦略の施策として上がってくると、横の繋がりもできたい施策体になるのではないかと思いますので、引き続き検討をお願いします。

座長：非常に重要なところだと思います。まちづくりの施策をやるときに合わせて交通もしっかりやっていくというところ、あるいは交通の施策をやりたいのだけどまちづくりの方でも進めていただくようしっかりコントロールいただくという、そのあたりの考え方を整理していただくということでお願いします。

個別の施策の話になってしまいますが、前回か前々回の会議で出ていた豊川稲荷の正月の初詣や参拝時のパークアンドライドについて、今回資料を見てもどこにあるか分からなかったのも、もし入っていなければぜひ検討いただきたいと思います。また、先ほど議論があったように、地域協議会と交通協議会との繋がりをしっかり構築する仕組みについても、施策として明記していただけるとよいと思います。さらに、37ページの「誰もが利用できる移動手段の確保」の項目では、高齢者・子育て世代・学生・障害者とありますが、具体的な施策は高齢者向けのものが多い印象です。子育て世代や学生、障害者にも関連する施策を充実させる必要があるのではないかと考えます。ほかのところで記載するのも

しませんが、施策の取組概要の中でキーワードを出していただいているので、具体的な実施事業の中でも関連するものを記載していただければと思います。他事例になりますが、西尾市では路線バスの通学定期を持っているとコミュニティバスが乗り放題です。先ほどMa a Sの話がありましたがアプリを使わなくても通学定期だけで利用できる仕組みです。学生向け施策の一例としてご紹介します。また、半田市では今年4月から高校生以下のコミュニティバスの運賃を無料化しています。子育て世代向けの例としては、最近では駅などでのベビーカーの貸出サービスがあり、混雑時間帯に鉄道でベビーカーを持ち込むのが難しい方にとって便利です。街中に来てからベビーカーを使えるようにするなど、こういった取り組みも検討していただければと思います。具体的な施策になってしましますが、そういったことをご検討いただくといいかと思います。そのあたりがこういう実施事業の中に検討という形で入ってくるとい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： 今の4の「誰もが利用できる移動手段の確保」というところで、子育て世代の意見としてお伝えします。夏季にぎょぎょランド前にある水遊び場は非常に人気ですが、正直なところ駐車場が足りていない状況です。私自身も満車に遭遇したことがあります。満車時にどうしたらいいのか分からない方が多く、特に市外から来る方は情報を持っていないことが多いと思います。そこで、夏季の混雑期だけでも駅からバスやシャトルバスを運行するなど、アクセス手段を充実させると行きやすくなるのではないかと考えます。コミュニティバスについても、まだ十分に使いこなせていない方が多いので、季節ごとの状況をリサーチしながら利用者の声を吸い上げ、柔軟に対応していただけると良いと思います。以前、ノーマイカーデーの話があったように、ぎょぎょランドのように人が多く集まる場所でシャトルバスなどの実証実験を行えると、普段バスを利用しない人でも利用しやすくなり、さまざまな意見や感想が集まるのではないかと思います。ぜひ参考としていただければと思います。

事務局： 一般的に走っている公共交通だけでなく、今お話にあったようにさまざまな形態の公共交通があると思いますので、そうした多様な手段も含めて検討を進めていきたいと考えております。あわせて、施設の管理者など関係者とも調整ができればと考えていますので、その点も含めて検討を進めていきたいと思っています。ありがとうございます。

座長： 総合交通戦略という意味では、公共交通だけでなく幅広い交通手段を含めて考えることが重要だと思います。例えば、駅からシャトルバスを運行するようになれば、駅まで鉄道を利用する人が増え、結果的に既存の公共交通の促進にも繋がります。また、過度な自家用車利用の抑制にもなるため、非常に意義のある提案と感じます。豊橋市では、のんほいパークで混雑するゴールデンウィークにシャトルバスを運行していますし、私自身も子どもが小さい頃にぎょぎょランドをよく利用していたので、混雑状況はよくわかります。ぎょぎょランドのような良い施設を活かして、公共交通の利用促進や車依存の抑制につなげるのは有効だと思います。また、先ほど話題に出たパークアンドライドのような仕組みと一体的に検討してもよいのではないのでしょうか。ちなみに、岡崎市では桜まつりの際にパークアンドライドを実施しています。他にご質問などいかがでしょうか。

委 員： 50ページの自動運転について確認です。12月頃に実証実験を行うとのことですが、今回のコースを見ると豊鉄バスの系統とほぼ重なっていますし、イオンモールへの乗り入れについては他のコミュニティバスも多数利用している場所です。この点について、影響等はどのように考慮されたのかお聞かせください。

事務局： ルート選定については、豊鉄バスで運転手不足があることを背景に、豊鉄バスと調整した上で今回のルートを設定しました。また、自動運転は現状、技術的に高度ではなく、歩道と車道がきちんと分離されている場所での運行が求められます。さらに、通常のバスに比べて費用が高額になるため、ある程度の収益性が見込めるエリアを選定しています。

座 長： 現時点での進め方については、今いただいたご意見を参考にしながら引き続き進めていくということで、ご承認いただける方は挙手をお願いします。

(全員挙手)

ありがとうございます。ではこの内容で進めていただきますようお願いいたします。計画や実証実験について、かなり具体的になってきましたので、今後も引き続き活発にご意見をお寄せください。それでは事務局から連絡事項をお願いします。

事務局： 次回の会議は、令和7年9月29日（月）午前10時から議会協議会議室にて開催予定です。詳細は後日、文書にてご案内いたします。また、この後、本34会議室にて運賃料金部会を開催します。準備の都合上、速やかにご移動くださいますようお願いいたします。部会員の皆様には引き続きの参加をお願いすることになりますので、開始時間は改めてご案内いたします。

座 長： その他よろしかったでしょうか。それでは以上をもちまして、第5回豊川市交通協議会を終了します。ありがとうございました。

以上