

## 第6回豊川市交通協議会 議事録

1 日 時：令和7年9月29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）

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）

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 栄一 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 松下 裕紀代理出席）

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）

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：井上 雅隆 委員（東海旅客鉄道株式会社）

渡邊 万美子 委員（Hiyocco club）

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：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2：一宮地区地域路線「篠田神社前」バス停の休止について

（2）協議事項

議題1：令和7年度デマンド型交通実証実験及び一宮地区地域路線の休止について（案）

議題2：豊川市地域公共計画（別紙）の令和8年度事業分の変更申請（案）

議題3：豊川市総合交通戦略の施策のパッケージ化等について（案）

議題4：バス路線のサービス水準向上のための見直しについて（案）

（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2：一宮地区地域路線「篠田神社前」バス停の休止について

事務局：ただいまから第6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ますので、今回の会議は公開と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。今回から、新たに委員に就任いただきました方をご紹介します。東海旅客鉄道株式会社 井上 雅隆様です。なお、本日は、愛知県交通対策課 石屋委員の代理として伊藤 智哉様、名古屋鉄道 高井委員の代理として国府駅長の佐藤 康年様、愛知県交通運輸産業労働組合協議会 河合委員の代理として松下 裕紀様、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、Hiyocco clubの渡邊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。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。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。

会 長：皆様おはようございます。豊川市副市長の廣瀬でございます。本日はお足元の悪い中、市役所まで足をお運びいただきありがとうございます。また、日頃より豊川市の交通行政を始め、市政各般にわたり格別のご理解とご協力を賜っておりますこと、この場を借りてお礼申し上げます。ありがとうございます。本日の会議ですが、先ほど進行からありましたように、報告事項として豊川市地域公共交通計画の進捗状況を2点、協議事項としましては、今年度実施予定のデマンド型交通の実証実験をはじめ4件について協議いただく予定でございます。限られた時間とはなりますが、委員の皆様方より貴重なご意見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、私からの挨拶を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した。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：それでは会議の進行に移りますが、始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。豊鉄タクシーの鈴木委員と、愛知県バス協会の小林委員にお願いいたします。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。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平野と申します。恐れ入りますが、座って説明をさせていただきます。報告事項を（１）、（２）についてポイントを絞って説明いたします。まず、第６回豊川市交通協議会資料の２ページ目をご覧ください。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、一宮で地域協議会が開催され、新規移動手段検討や実績報告や収支改善策の検討などが行われました。⑨利用促進活動等の実施については、イオンモール豊川において「東三河なつやすみ公共交通フェスタ」を開催し、多くの方に参加していただきました。（２）夏休み小学生５０円バスの実績について、本年度２１５人で前年度比プラス３１人でした。（３）コミュニティバス乗り方教室については「こざかい葵風館」と御油の「東山集会所」の２箇所で開催しました。続いて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、前年度より増加傾向で推移しています。続いて、４ページをご覧ください。〔一宮地区地域路線「篠田神社前」バス停の休止について〕についてです。篠田神社の境内工事に伴い、篠田神社前のバス停を休止するものです。付近にバス停を移設できる場所がなく、利用者も少数であったため、地元と協議し、バス停を休止するものです。期間は１０月１日から３月３１日までを予定しています。報告事項は以上です。

座 長：４ページのバス停休止について、ルートが変わるものではないとの報告でした。こちらの利用実態は分かりますか。

事務局：令和６年度の実績では、年間９人の利用でした。

座 長：利用はかなり少ない状況です。他は特にご意見もないようですので、本議題は以上といたします。

## （２）協議事項

議題１：令和７年度デマンド型交通実証実験及び一宮地区地域路線の休止について

座 長：次第３の協議事項（１）「令和７年度デマンド型交通実証実験及び一宮地区地域路線の休止について（案）」、事務局より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酒井と申します。よろしくお願ひいたします。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、５ページをご覧ください。協議事項（１）「令和７年度デマンド型交通実証実験及び一宮地区地域路線の休止について」です。自宅から決められた目的地まで、１台３００円で移動できるタクシーサービスの実証実験を行うものです。この事業で運行する車両を「おためしカー」と呼称します。また、実証実験の期間中はコミュニティバス一宮地区地域路線の運行を休止するも

のです。これらについて、協議をお願いいたします。

では、おためしカーの詳細を（１）から順に説明いたします。（１）事業目的です。一宮地域の公共交通の課題を解決する新たな移動手段の検討と、本格的な実証実験に向けた運用方法の確認を行います。１日あたりの需要見込み約４７人に対し、輸送台数は約４０台を想定しています。（２）実証実験期間は令和８年１月１３日から３１日までの合計１５日間です。日曜月曜は運休です。この期間中は一宮地区地域路線を運休いたします。（３）運行時間は８時から１７時までです。（４）運行区間は一宮中学校区に限ります。自宅から一宮地区地域路線のバス停まで、またはその反対を運行します。（５）運行事業者、（６）車両、（７）乗車定員は記載のとおりです。（８）運賃は１台３００円です。複数人で利用する場合も１台３００円です。障害者手帳をお持ちの方と、小学生以下の方は半額対象者とし、１台１５０円です。半額対象者と一緒に付き添いの方などが同乗する場合は１台１５０円です。運賃とメーター料金との差額は市が負担します。（９）支払い方法は現金、クレジットカード、ＰａｙＰａｙを可能とします。（１０）予約についてです。おためしカーの利用は事前予約制とします。ただし、車両に空きがあれば当日即時の利用も可能です。利用日の１週間前から予約可能とし、８時から１６時まで、電話で受け付けます。（１１）利用対象者（１２）利用回数（１３）利用方法は記載のとおりです。（１４）利用に関する注意事項です。別紙のちらしの、「注意事項」をご覧ください。途中乗車や途中下車はできないこと、目的地に着いたあとで車両を待機させることはできないこと、キャンセル連絡などについて記載しています。協議会資料に戻っていただき、（１５）周知方法をご覧ください。ちらしの掲示、配布などでの周知を行います。周知先は記載のとおりです。次のページの（１６）をご覧ください。実施結果評価についてです。運行事業者からの実績報告で利用者数や乗降場所を把握します。また、利用者アンケートと、運行事業者アンケートを実施します。利用者アンケートでは利用者の属性や利用目的、満足度などを把握する予定です。ＷＥＢ回答もできるようにします。（１７）スケジュールは記載のとおりです。１０月から１２月までに、周知を徹底していきたいと思っております。協議事項１について、説明は以上です。

座 長：ただいまの説明の中で、ご質問・ご意見などありましたらお願いします。

委 員：デマンド交通実証実験の住民への周知方法は、チラシの掲示、配布と聞いています。これは全戸配布でしょうか。住民が知らずに苦情が出ることがあってはいけけないので、周知はしっかり行っていただきたいと思います。

事務局：町内会経由での回覧を想定しています。ただし、周知は地域の協議会でも実施するため、住民からご意見があれば全戸配布も検討します。他にも休止予定のバスに乗車して直接利用者への案内や、１１月の本宮まつりでＰＲを行うなど、休止を前提とした周知を徹底してまいります。バスを普段利用していない方にもデマンド利用を呼びかけるため、ご指摘のとおり全戸配布も含めて検討し、周知を図っていききたいと考えています。

座 長：現在利用している方と利用していない方を対象に、大きく２つの方法で周知を行うということと理解しました。特にバスの利用者については、運休になった際に知らなかったということがないよう、確実に周知していただきたいと思います。

委 員：運賃の差額は市が負担するとありますが、見込額はどの程度でしょうか。

事務局：市の持ち出し額は30万円程度を想定しています。

座 長：資料1の需要見込み47人について、移動回数も含めて想定されているのですか。

事務局：そうです。

座 長：47人という数値はどのような根拠ですか。

事務局：既存の本宮線ののんほい号の利用者数と、タクシー利用者などを合わせて想定しています。

座 長：今回の実証実験では、この47人が一つの目安になると理解しました。47人を下回れば課題があったと考え、多ければ想定以上だったという評価が可能になるという理解でよろしいですか。

事務局：そのとおりです。

委 員：今回の想定では47人が目安になっていますが、注意事項を見ると車椅子での乗車が可能、豊川タクシーにはなく、豊鉄タクシーにあるが空いていない場合もあると記載されています。これまでバスやタクシーを利用したことがない方にも試していただくことが、新規需要の開拓や需要喚起につながると思います。福祉関係の事業所や施設利用者にも利用を広げていくことは想定されていないのでしょうか。方向性についてお聞かせください。

事務局：タクシー事業者や車両の種類にもよりますが、なるべく多くの方に利用していただくことを基本と考えています。今回の実証実験では、まずはこうした利用ができるということを広くPRし、福祉的な観点も含めて検証していきます。行き先は今回はバス停に絞っていますが、アンケート結果を踏まえ、今後は目的地の拡大なども検討していきたいと考えています。

委 員：他地域での好事例として、サービス付き高齢者住宅にお住まいの方々が、デマンド交通によって外出の機会を得られている例があります。この仕組みが移動制約や交通不便の解消を目的とするのであれば、移動制約のある方々にも利用いただき、意見を伺う展開があると思います。もう1点、チラシ12番に記載されている篠田神社については、どういう扱いでしょうか。

事務局：篠田神社前のバス停は休止となりますが、デマンドタクシーで付近での乗降は可能です。

座 長：バス停としては廃止するが、目的地としては残すということです。

委 員：この実証実験は一宮地域内に限られていますが、豊川市内や新城方面へ行きたい方もいると思います。その場合は駅のバス停まで行って乗り継ぐことになりますが、例えば新豊線のバス停も対象にするなどは検討されなかったのでしょうか。

事務局：今回はコミュニティバスからデマンドに置き換える形で行います。ご指摘のように乗り換えポイントを設定してほしいといった意見があれば次回以降の実証で検討していきたいと考えています。

座 長：他地域でも、まずは駅まで行ってタクシーを利用し、そこからバスに乗り換える需要が出てきています。利用が定着すると目的地を鉄道乗り換え地点に広げる事例もあるようです。今回はまず既存バスと同じ地点に行ける形を取っているということだと思います。細かい点ですが、タクシー会社に予約の電話をした際、偶然おためしカーの対象となる目的地であった場合、利用者がその制度を知らない、あるいは対象になると思っていなかったということも考えられます。その際、タクシー事業者からそこはおためしカーの対象になりますと案内していただけると、利用者にとって非常にありがたいと思います。そうした対応は可能でしょうか。

委 員：電話での受注時に、行き先が対象となる場所であれば対象になることを案内することは可能と思います。

委 員：弊社の配車センターでも情報を共有し、オペレーターが案内できる体制を整えていきます。通常でも豊川市内で配車を行っており、一定の地理感をもったスタッフが対応していますので、対象外の場合でも「最寄りはこちらです」と案内できます。実証実験開始後の状況を確認しながら進めていきたいと考えています。

座 長：是非、対応をお願いします。次に、実施結果評価について、当日の即時利用ができない場合の記録を取ることは可能でしょうか。利用できた実績だけでは需要を正しく把握できません。特に午前9～10時は需要が集中すると思われますが、その時間帯に電話したが乗れなかったという記録があれば、供給と需要のバランスを検討することができます。

委 員：市に利用状況を報告することになっていますので、配車できなかった件数も記録し併せて報告します。雨天時の午前中などは配車が厳しい状況も想定されますので、そうした検証も進めていきたいと思います。

座 長：お手数をおかけしますが、データを基に混雑時間帯は即時配車が難しいという情報を提供できれば、利用の平滑化にもつながります。よろしくお願いします。

委 員：アンケートについて、高齢で記入が難しい方もいます。利用直後に回答を求めても難しい場合があるので、ドライバーが質問して代わりに丸印をつけるなど、工夫して確実に回収できる仕組みが必要と思います。

事務局：アンケートは次回利用時に提出いただく、あるいはウェブのフォームで回答いただく方法も用意します。ドライバーによる補助についてはドライバーに負担もありますので、運行事業者と調整して対応を検討します。

座 長：ドライバーへの依頼は安全管理上も課題がありますので、次回提出や別の方法も併用すればよいと思います。事業者と相談のうえ、適切に対応をお願いします。

それでは本件は承認事項となっています。先ほどの説明内容で進めてよろしいか、承認いただける方は挙手をお願いします。

（全員挙手）

座 長：全員賛成ですので、本件はこの内容で進めてください。

議題２：豊川市地域公共計画（別紙）の令和８年度事業分の変更申請（案）

座 長：それでは、協議事項（１）につきましては、ご承認いただきました。続きまして、協議事項（２）「豊川市地域公共交通計画（別紙）の令和８年度事業分の変更申請」につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

事務局：７ページ「協議事項２ 豊川市地域公共交通計画（別紙）の令和８年度事業分の変更申請」をご覧ください。国の補助金を受けて運行している一宮地区地域路線について、先ほど協議いただきましたデマンド型交通実証実験の期間中は運行を休止することに伴い、運行日数と運行回数が増えるため、国に提出している計画の別紙を変更するものです。資料７ページには変更箇所を赤字でお示ししています。資料８ページは変更前のものです。説明は以上です。

座 長：こちらについてご意見ご質問ご意見等ありますか。

（なし）

座 長：それでは承認いただける方は挙手をお願いします。

（全員挙手）

座 長：全員賛成ですので、本件はこの内容で進めていくようお願いします。

議題３：豊川市総合交通戦略の施策のパッケージ化等について（案）

座 長：続きまして、協議事項（３）「豊川市総合交通戦略の施策のパッケージ化等について（案）」につきまして、事務局より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。恐れ入りますが、座って説明させていただきます。資料の９ページをご覧ください。「５－１基本方針から施策設定までの流れ」にありますとおり、基本目標、施策の抽出、基本目標の達成を計る指標について前回までの交通協議会で承認が得られましたので、今回は施策のパッケージ化と重点施策の設定、目標値の設定について協議をお願いします。

まず、施策のパッケージ化については、１０ページをご覧ください。抽出した施策を効果

的かつ効率的に行うために一体的に取り組んだ方がいい施策をまとめたものがパッケージ施策になりますが、市全体で取り組むものは「連携強化パッケージ」と「利用促進パッケージ」とし、地域ごとで取り組むものは「駅周辺機能強化パッケージ」と「移動手段確保パッケージ」としてまとめていきます。パッケージ施策以外のものは個別推進事業として取り組みます。続いて、11ページをご覧ください。重点施策の設定についてです。重点施策については、重要度と緊急度のいずれも高い施策と、パッケージで取り組む施策としています。重要度の高い施策の選定は、図のとおり（1）第7次総合計画実施計画の事業、（2）マニフェスト工程計画の提案事業、（3）都市再生整備計画事業の各事業のうち戦略に関連のある事業で、具体的には右側の表A～Cにある事業とパッケージで取り組む施策としています。緊急度の高い施策は、主に市民アンケートの結果から不便さや不満度が高い項目の関連事業としていまして、「市全体」の不便さや不満度については12ページのとおりで、「地域ごと」の不便さ・不満度に対応する事業は、11ページの表Dにあるとおりとしています。続きまして13ページは市全体で取り組むパッケージ施策です。連携強化パッケージと利用促進パッケージ施策の一覧となっています。続きまして14ページは個別推進事業を含む市全体の施策一覧となっております。

続きまして15ページから24ページまでは地域ごとで取り組むパッケージ施策を整理したものです。各地域の主要な駅周辺の機能強化パッケージとして取り組む施策と移動手段確保パッケージとして取り組む施策の主なものと一覧表をそれぞれ掲載しております。続きまして25ページをご覧ください。目標指標の数値設定についてです。前回、協議しました目標指標について、具体的な目標値をお示ししております。目標指標1の主要な鉄道駅とタクシーの利用者数については現状維持とし、路線バスと新規移動手段含むコミュニティバスの利用者数については、増加を目指すとしています。目標指標2については人口カバー率を増やしていく目標としています。目標指標3から5の市民満足度については第7次総合計画の基本計画の目標値に合わせ、増加を目指すものとしています。続きまして26ページをご覧ください。確認指標の数値設定についてです。こちらは国の補助金のために確認していく指標となっております。確認指標1は目標指標1と同じ目標値とし、確認指標2カバー人口に対する公共交通利用率、確認指標3の年間収支率、確認指標4の行政負担額は表のとおりの数値としモニタリングしていきます。行政負担額については、利用者の増加以上に経費の増加が見込まれるため増加目標にはなっていますが、なるべく行政負担を抑えていくという目標値となっています。確認指標3と4については次の27ページのとおりで、路線ごとの目標値も設定しております。28ページから33ページは目標値の設定根拠となっておりますので、またご覧いただければと思います。続きまして34ページをご覧ください。計画の推進についてです。計画の進捗管理は交通協議会で行っていきいますが、確認方法としましては資料の下にありますチェックシートのイメージにありますとおり、このような表を使い事業の実施主体に毎年入力をお願いし、事業が予定通り進んでいるのか、進んでいない場合は何か課題があるのか、事業の見直しをしなければならないのかなど回答してもらう内容になります。まとめたものをこちらの協議会で報告し評価をしながらPDCAサイクルを行ってまいります。評価スケジュールは次の35ページのとおりでして、10年計画のうち5年後に中間見直しを行い、10年後に次期計画を策定してまいります。説明は以上です。

座長：先にスケジュール感を確認したいのですが、今回の協議を経て最終的にはパブリックコメントにかけるという理解でよろしいでしょうか。その前にもう一度この会議があるのか、



それとも今回が最後でしょうか。

事務局：戦略の協議については今回で方針を固めていきます。実際の素案はまだ提示できていないため、次回は素案を示したうえで書面協議をお願いする予定です。

座 長：今日の協議内容を素案に盛り込み、次回に書面で示されるということです。内容が多いので本日すべての意見を出し切れるか心配でしたが、今日協議したうえで、さらに質問や意見を出せるタイミングがあるという理解でよろしいですか。

事務局：その理解で差し支えございません。

座 長：では、本件についてご意見・ご質問がありましたらお願いします。

委 員：一宮で実施されるおためしカー、デマンド型タクシーについて確認しました。今後このデマンド型タクシーをどう位置づけていくのか。実証実験で出た課題や問題点、改善点を踏まえて整理する必要があると思いますが、この資料ではパッケージの細部は示されていません。今後どのように進めるのか教えていただきたい。もう一点、地域協議会についてです。私は音羽中学校区に住んでおり、以前は連区長、町内会長も務めました。音羽地区のような地域協議会はすべての地区にあるという理解でよろしいでしょうか。例えば、小坂井や御津にも協議会があり、そこから市の交通協議会に意見が上がっていく仕組みになっているのか確認したいです。

事務局：まずデマンドタクシーの位置づけは、ご指摘のとおり戦略の中では細かく触れておらず、誰もが移動できるという将来像の部分で簡単に触れているのみです。今後は一宮での実証実験の結果を踏まえ、他地域に展開できるか検討することになります。次に地域協議会については、現在、豊川市内で地域協議会があるのは一宮、御津、音羽、御油の4地区です。この4地区では、地域路線バスの運行を協議する組織があり、そこでの協議内容や意見が市の交通協議会に上がる仕組みになっています。その他の地区、小坂井などには直接的な協議組織はないため、要望書やアンケートを通じて意見を吸い上げ、反映していく形となります。

座 長：現在、地域協議会は4つの地域に設置されていますが、今後の10年間の計画の中で、さらにこうした組織を新たに設ける必要があるのかという点が論点になると思います。もし増えていくと、事務局としても業務が増えることになると思います。その場合、予定があるなら計画にも明記しておく必要があると考えますが、そのあたりはいかがでしょうか。

事務局：具体的にどの地域でとは現時点では決まっていません。また、新規のデマンド交通をどうしていくかといった課題もあり、地域からの要望を踏まえつつ必要があれば検討していきたいと考えています。ただ、路線については地域路線だけでなく基幹路線や豊鉄バスさんの協力による運行もありますので、単に地域からの要望に応えるだけでなく、我々としての必要性も含めて判断していきたいと考えています。

座 長：そうすると、個別の地域ごとに明記するというよりも、全体の計画の中で記載するという

ことになります。14ページの施策全体一覧にある36番の地域協議会のあり方の検討が該当すると思います。この部分に含まれるという理解でよろしいでしょうか。現段階で具体的にどこで進めるかまでは検討されていないが、計画の中では検討対象になっているということだと思います。

委員：14ページの施策一覧を見ますと、所管課に教育関連の部署が入っていない点が気になりました。昨今、中学校の部活動が廃止され、地域クラブに移行する流れがあります。これまで各中学校で行っていた活動が、拠点の中学校や他施設に移る場合、移動のための交通手段が必要となり、保護者の負担も増える可能性があります。豊川市では休日の部活動は廃止という方針と伺っていますが、今後は平日も地域クラブに移行する流れになるかもしれません。今回の公共交通計画は長期的な計画であるため、バス路線の見直し等については教育関連部署とも幅広く連携する必要があると思います。

事務局：ご指摘のとおり、現時点で教育関連の部署は所管に入っておりません。全庁的に意見をいただく庁内パブリックコメントを来月に実施予定で、その際に教育関連部署からの意見があれば反映していきたいと考えています。

座長：14ページの基本方針4番に「高齢者・子育て世代・学生・障害者を含め」と書かれていますが、現状の所管課は高齢者寄りです。学生や子育て世代に関する施策を行う際には、関係課との連携を是非検討いただきたいと思います。

委員：35ページの評価スケジュールについて、計画期間内のスケジュールは記載されていますが、例えば「この時期に協議会を開催」「この時期に地域部会を開催」「この回で評価を行う」といった年間スケジュールが別途あると分かりやすいと思います。その点もご検討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。年間スケジュールについても追加を検討いたします。

座長：26ページの確認指標について、「確認指標は国の補助金の交付を受けるために」と記載されていますが、「補助金を受けるために」と断定的に書かず、「そういう側面もある」程度の表現のほうが良いのではないのでしょうか。実際、ここに示されている指標は補助金の有無に関わらず重要なものですので、素案の段階では表現を検討いただければと思います。

委員：資料13ページの連携強化パッケージについて、戦略の位置付けとして庁内の他部署をまたいでパッケージで進める方向性は非常に賛成です。一方で、特に交通と福祉の連携は縦割りの壁があり、調整が難しいのが実情です。「利用促進パッケージ 5-2」の多分野の連携による移動しやすいまちづくりでは、運転免許の自主返納や交通料金助成、乗り方教室、福祉タクシー助成など現行施策をベースにしたものが挙げられていますが、介護高齢課だけでなく市街地整備課と連携して検討していく体制が望ましいと理想を持っています。庁内の施策の有効化や連携を、この計画を基に進めていただきたいのですが、その点についてのお考えや、体制づくりの方向性があれば教えてください。

事務局：所管課は中心となる部署を示していますが、施策については縦割りにとらわれず協力して

進めていきたいと考えています。例えば、昨年から介護高齢課と共同で乗り方教室を実施するなど調整を重ねています。福祉政策との連携を進めていく意向はありますので、その点も計画に表現できるよう考えていきます。

委員：できれば明文化しておいたほうが良いと思います。現担当者の間ではうまくいっていても、交代があると連携が途絶える恐れがあります。例えば部会のような施策と一緒に検討する枠組みを設けることが、後々のためにも有効と感じます。運用方法に関わる部分で表に見えにくいかもしれませんが、体制づくりについても検討をお願いします。

座長：それでは、先ほどのご意見や質疑への回答も踏まえたうえで、この内容を基に素案作りを進めることについて、ご承認いただける方は挙手をお願いします。

(全員挙手)

座長：全員一致で承認ということで、この内容で進めていただきます。

#### 議題４：バス路線のサービス水準向上のための見直しについて（案）

座長：続きまして、協議事項（４）「バス路線のサービス水準向上のための見直しについて（案）」、事務局より説明をお願いいたします。

事務局：事務局の都市整備部 市街地整備課 都市交通係の竹内と申します。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、３６ページをご覧ください。「協議事項（４）バス路線のサービス水準向上のための見直しについて（案）」を説明します。「６－１．路線増設」についてです。前回の協議会において、バス路線のサービス水準向上に向けた課題とバス路線を増設した場合の行政負担額シミュレーションを報告しましたが、今回は具体的な対象地域の抽出と、導入する移動手段の選定をするため①から④のとおり検討を行いました。三蔵子小学校区では、①より居住誘導区域の人口カバー率が特に低く、②・③より小学校区内の人口密度が既存のコミュニティバス１０路線の沿線人口密度よりも高いことが分かります。また、資料右側の表に示すとおり、三蔵子小学校区では、バスに対する不満が大きいことも分かります。さらに、④三蔵子小学校区における移動手段別の行政負担額の試算では、定時定路線が最も行政負担が少なくなることから、一度に多く輸送でき、行政負担の少ない定時定路線型のバス路線の増設を三蔵子小学校区で実施することとします。つづきまして、３７ページをご覧ください。令和５年に実施した市民アンケート調査において、三蔵子小学校区の移動ニーズは豊川市民病院やイオンモール豊川方面にあることが分かったため、イオンモール豊川と三蔵子、交通結節点の豊川駅をつなぐ路線とします。次に、３８ページをご覧ください。こちらは実際の運行ルートとバス停設置位置の案です。イオンモール豊川と三蔵子、豊川駅を結び、それ以外は現行路線でカバーできていないエリアを運行するルートです。これにより、市全体の人口カバー率は３．２％上昇し、三蔵子小学校区の人口カバー率は２７．７％上昇します。続いて、３９ページ「６－２．日曜運行の廃止について」をご覧ください。令和５年に実施した市民アンケート調査では、バス路線維持のための行政負担について「税金負担は現状並みとすべき」との回答が約半数を占めたため、行政負担額を維持しつつ、バス路線増設を行います。バス路線

増設に伴う運行経費の増額分については、既存のコミュニティバスにおいて比較的利用の少ない日曜日を運休することで賄います。つづきまして、40ページをご覧ください。バス路線の増設及び日曜運休と合わせて、既存路線の利便性向上を図るため、路線見直しを行います。路線見直しは令和8年度を予定しています。①ゆうあいの里八幡線については、県営千両住宅敷地内へのバス停設置要望がありますが、路線延伸を行うと1便当たりの運行時間や運行経費が増加してしまうため、既存のルート上かつ、バス停勢力圏内に県営千両住宅が入る位置に「市民のスクエア」バス停の新設を検討します。これにより、人口カバー率は0.3%上昇します。資料右側の②小坂井線については、居住誘導区域をカバーするため、「文化会館」バス停を新設し、諏訪町駅踏切を通らないルートに変更することで、人口カバー率と運行の安全性を向上させます。また、ルート変更に伴い、「クックマート諏訪店」バス停を廃止しますが、食品スーパーへアクセスできる代替バス停として「豊川体育館前西」バス停を新設します。これにより、人口カバー率は0.9%上昇します。説明は以上です。

委員：ゆうあいの里八幡線の路線見直しについて確認させてください。県営千両住宅には高齢の方が多く住んでいると思いますが、市民スクエアにバス停を新設するよりも、もう少し住宅に近づけることはできないでしょうか。

事務局：近づけること自体は費用をかければ不可能ではありません。ただ、市民アンケートで「費用は現状並みで」とのご意見が多く寄せられていますので、今回は費用をかけずに既存ルート上にバス停を設置する方法をとりたいと考えています。そこからであれば歩いて行ける距離だと思いますので、まずはその形で様子を見たいと思います。

委員：費用がかかるというのは、やはり住宅まで延ばすと大きな金額になるのでしょうか。

事務局：今の本数を維持したまま県営千両住宅まで延伸すると、年間で200万円から300万円程度増加すると試算しています。今回は既存ルートで対応する形を考えております。

座長：費用面もそうですが、延伸すると運行時間が長くなり、休憩時間を確保できるかどうかという課題も出てきます。市民スクエア付近は現状ではバス停がありませんが、このルートは車両の運行方向を変えるために通っていますので、そこにバス停を設置するのであれば、ルート変更もなく、コスト増もなく対応できるという理解でよろしいですか。ぎょうぎょうランド周辺は高低差があると思いますが、歩行に支障はないでしょうか。

事務局：住宅からバス停に向かうルートは県道を渡ることになりますが、その道は高低差が大きくありません。公園内には高低差がありますが、住宅からバス停までのルートとしては大きな問題はないと認識しています。

委員：日曜運行の廃止について、日曜日の利用者はどの程度いるのでしょうか。また、廃止について地域で協議し、合意は得られているのでしょうか。

事務局：前回6月の会議資料10ページに曜日ごとの利用状況を掲載しています。路線ごとに差はありますが、コミュニティバスは病院利用が多いため、日曜日の利用は比較的少ない傾向

があります。

委員：日曜運行の廃止は、事前に地域へ十分に説明していただきたいです。突然なくなったとにならないように、トラブル防止をお願いします。

座長：先ほどの後半の質問にも関連しますが、地域との調整状況はいかがでしょうか。

事務局：地域との調整は、本日の承認をいただいた後に進めていきたいと考えています。

座長：今回は調整を進める承認ということですね。その結果によっては内容が変わる可能性もあるという理解でよろしいでしょうか。トップダウンで一方的に決めるのではなく、地域の合意を得て、改めて承認をいただくことが必要と思います。

事務局：心配されているのは地域路線4路線のことと思います。日曜運休の対象のうち御津と一宮の2地域では、現在も日曜運行はしていませんので変更はありません。御油と音羽の2地域は日曜を含めて毎日運行しています。御油については、昨年度から地域の協議会で自主的に収支率を改善するために日曜運休したらどうかという意見があり、本日の協議を踏まえて進めれば同意を得られると思います。一方で音羽線についてはまだ協議していませんので、今後調整を進めていきます。

座長：本日の承認は各地域の同意を得ることを条件とした承認ということになります。また、新しい路線増設は、必要とされている場所に路線を作ることと、全体のバランスをどうとるかという点で非常に難しい舵取りと思います。ご説明の通り、36ページの三蔵子付近は人口が多く、既存のバス路線が走る地域の人口密度と同じか、それ以上の密度があるため、ここにはバスが必要という議論から始まっているかと思います。その上で、財源をどう確保するかという点ですが、日曜日の全体利用状況や他地域のコミュニティバスの運行状況を見た結果、日曜運行を廃止することでバランスを取る、というのが現状の事務局の考えと思います。38ページにはルート案も示されていますが、これは最終確定ではありません。最終的なルートは、運行計画を作成し承認を得た上で届出を出す形になります。現段階では大まかなルートとしてこう考えているという状況ですが、この点についてご意見があれば伺います。

委員：38ページのルート案について、穂ノ原のバス停があります。このバス勢圏の円の中にはほとんど人が住んでいないように見えますが、ここをバス停にした理由は何でしょうか。もう1つは、40ページの小坂井線の路線見直しについてです。小坂井地域ではクックマート諏訪店を利用される方が多くいらっしゃいます。この点については、地域の方にしっかり説明しておく必要があると思います。

事務局：まず穂ノ原のバス停については、運行ルートを結ぶ上で必要な場所であり、企業もある地域ですので、出張等で利用する方もいると想定して設定しています。ご指摘の通り、人口カバー率としてはバス勢圏の円の中には入っていませんが、将来的に利用が見込めると考え、バス停を設置しました。小坂井線については、クックマート諏訪店を利用される方が多いことは認識しています。今回のルート見直しは、諏訪町駅交差点が非常に危険である

との運行事業者からの意見を踏まえたものです。人口カバー率と安全性の両面を考慮し、文化会館の方に変更するという形にしています。もちろん、路線変更になりますので、利用者の方には周知徹底を図っていく予定です。

座 長：豊川体育館前にロピアがあり、代替が可能かわからないが、この変更について小坂井地区の方と今後調整される予定でしょうか。

事務局：小坂井線は地域路線ではないため、地域協議会はありません。地域の方や、利用者の方に情報がいきわたるよう周知していきます。

座 長：40ページの2点については、現状すぐに変更するのではなく、令和8年度に見直しを行い、具体的な案が出て承認、届出の流れになる理解かと思います。

委 員：小坂井線について、諏訪町駅前の踏切は三差路になっています。南大通りから来る車と豊川体育館方面から来る車が交差する形で、非常に通りにくく危険なため、ルートを変更する判断になったと思います。ただ、それ以前にこの交差点自体が危険な箇所であることから、何らかの改善策を講じる必要があります。コミュニティバスだけの問題ではなく、信号機の設置など交差点の改良も含めた対策を検討しないと、将来的に事故が起きる可能性があります。路線の変更だけでなく、危険度を軽減する改善も合わせて検討いただきたいと思います。

座 長：そのあたりの改善計画はあるのでしょうか。

事務局：特に計画はありませんが、この交通協議会の場合には豊川警察署の方もおられますので、市内の交通安全を所管する課とも情報共有し、安全性向上に努めていきたいと考えています。

座 長：クックマート諏訪店の利用者数はどのくらいでしょうか。

事務局：細かな数値は把握していませんが、少数であった記憶しています。小坂井の方は主にドミ一小坂井店の利用が主のようです。

座 長：利用はあるが、特に多くはないということです。では、ご説明いただいた3点について、路線の増設とそれに関連する日曜運行の廃止、地域との調整を図ってからという条件付きを含めてこれらの内容で承認いただける方は挙手をお願いします。

(全員挙手)

座 長：全員承認ということで、こちらで進めていただきます。

(3) その他

○バス協会よりドライバー不足解消に関するイベントの告知

座 長：事務局から連絡事項をお願いします。

事務局：次回の会議は平和7年10月に書面にて開催の予定です。後日、文書でご案内いたしますのでよろしくお願いいたします。

座 長：以上をもちまして、第6回豊川市交通協議会を終了いたします。本日はありがとうございました。

以上