

「令和5年度 第1回 豊橋市地域公共交通活性化推進協議会」議事録

○日 時 令和5年6月28日（水）午後3時30分から

○場 所 豊橋市役所 講堂

○出席者 別紙「出席者名簿」参照

○傍聴人 1名

○事務局 8名

〔会議資料〕

◆次第

◆出席者名簿

◆豊橋市地域公共交通活性化推進協議会規約

【資料1】 令和4年度事業経過報告及び収入支出決算について

【資料2】 北部地区「地域生活」バス・タクシーの事業計画の変更（案）について

【資料3】 前芝地区「地域生活」バス・タクシーの臨時運行について

【資料4】 令和6年度生活交通確保維持改善計画（案）の策定について

【参考資料】 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果

【資料5】 豊橋市都市交通計画への補助バス系統等の追記について

【資料6】 令和4年度企業シャトル BaaS 社会実験事業の実施報告及び令和5年度企業シャトル BaaS 社会実験事業（案）の実施について

【資料7】 「夏休み小学生50円バス」の実施に伴う運賃の変更について

【資料8】 豊橋市地域公共交通網形成計画に基づく令和4年度実績及び令和5年度予定について

【資料9】 地域運営団体の取組の報告について

【資料10】 路線バスのダイヤ改正について

議事

1. 開会

- 本日の議事録署名者として委員2名が会長より指名された。
- 今回の議事の内容あるいは進行の過程の中で、非公開事項に関するところがあるかどうかの確認がなされた。（非公開事項に関する事項はなし）

2. 議題

○協議案第1号令和4年度事業経過報告及び収入支出決算について

- 事務局より、令和4年度事業経過報告及び収入支出決算について【資料1】に基づき説明が行われた。
- 監事より監査結果の報告が行われた。

(監事)

- 令和4年度豊橋市地域公共交通活性化推進協議会の収入支出決算については、5月9日に監査したところ、いずれも適正に処理されていることを認めたので、ここに報告する。

(質疑等)

- なし

- 議長から協議案第1号について諮ったところ、全会一致で承認された。

○協議案第2号 北部地区「地域生活」バス・タクシーの事業計画の変更(案)について

- 事務局より、北部地区「地域生活」バス・タクシーの事業計画の変更(案)について【資料2】に基づき説明が行われた。

(質疑等)

(委員)

- 第1便のみ変更する理由を教えてください。

(事務局)

- 北部地区では、今後大幅なルート変更を検討していて、柿の里バス委員会でこういったルートが一番有効であるかを毎月議論している。まずは今回の軽微なルート変更により、低迷している現状の収支率を改善するということを目標にしている。特に第1便についてはJA豊橋石巻支店が開店時間前であり、利用者が見込まれないためルート変更を行う。

(委員)

- 第1便以外に金田住宅に停車する便はあるか。

(事務局)

- 第5便、第6便に停車する。

(議長)

- 時刻表がないので、分かりにくかったかもしれない。
- 基本はJAが開店時間前だから変更するという趣旨でよい。

- 議長から協議案第2号について諮ったところ、全会一致で承認された。

○協議案第3号 前芝地区「地域生活」バス・タクシーの臨時運行について

- 事務局より、前芝地区「地域生活」バス・タクシーの臨時運行について【資料3】に基づき説明が行われた。

(議長)

- 資料には記載されていないが、基本は毎年運行しているもの。コロナの時期は運行できなかったが、昨年から運行が再開されたのか。

(事務局)

- 令和2年、令和3年は中止で、令和4年から再開している。
- 議長から協議案第3号について諮ったところ、全会一致で承認された。

○協議案第4号 令和6年度生活交通確保維持改善計画（案）の策定について

- 事務局より、令和6年度生活交通確保維持改善計画（案）の策定について【資料4】【資料4-1～資料4-10】【参考資料】に基づき説明が行われた。

(議長)

- 利用者数を事業の目標としているが、利用者数の考え方を説明してほしい。
- 期間が10月～9月までとなっている理由と令和5年度利用者数の見込み値はどのように計算されているか教えてほしい。

(事務局)

- 年度の考え方は、令和6年度計画の期間は令和5年10月～令和6年9月としており、それぞれの地区でその期間の利用者数を設定している。
- 同じ考え方で、令和5年度についても利用者数の見込みを括弧書きで示している。
- 令和5年4月までは実績値、令和5年5月から9月は昨年同時期の実績を使って計算している。
- 議長から協議案第4号について諮ったところ、全会一致で承認された。

○協議案第5号 豊橋市都市交通計画への補助バス系統等の追記について

- 事務局より、豊橋市都市交通計画への補助バス系統等の追記について【資料5】に基づき説明が行われた。

(議長)

- 運輸支局から何かあれば説明いただきたい。

(委員)

- なぜ補助が必要なのかを公共交通計画に明記することが国土交通省から示されていることから、今回の対応をしてもらっている。先ほども説明があったが、国土交通省からマニュアルが示されており、それに沿っているかは支局で確認している。細かい修正をお願いすることもあるかもしれない。

(議長)

- 運輸局の立場から確認いただいているということで、問題ないと思う。
- 73ページが、表だけになってしまっているので、何か説明を加えた方が良いのではないか。
- 目次の(6)に「補助系統の位置づけと必要性」というようなイ、ウを包括したタイトルを付け、アについては対象補助系統というタイトルにした方が分かりやすいのではないか。

(事務局)

- 表のタイトルや位置づけ・役割などの表現の方法については、運輸支局と相談しながら分かりやすくしていきたい。内容については問題ないと言われているので、細かいところを修正していきたい。

(議長)

- 図表のタイトルや見出しなどの問題なので、運輸支局と相談しながら微修正していただきたいと思う。

(委員)

- フィーダー計画の中で、しおかぜバスは「豊橋駅へアクセスし」とあるが、豊橋駅は固定なのか。前芝地区では西小坂井駅へのアクセスの希望があるが、計画上「西駅前」と明記されているので、動かせないのか。

(事務局)

- 現状の路線等を計画に明記することで、補助が受けられる仕組みとなっている。もし、ルート変更があれば計画を見直し補助を受けていく形になるので、変更が出来ないわけではない。地元からそういったルートの変更などの意見が出てきたら、その都度対応していくことになる。

(委員)

- 補足させていただくと、前芝地区においては、鉄道駅に接続していることでフィーダー系統の要件を満たしており、現状では豊橋駅がそれにあたっている。今後、ルート変更がある場合は新しい駅に接続するのであれば問題ないが、どこかの駅に接続されていないとフィーダーの要件は満たされないこととなる。

(委員)

- 計画に「市電が育むまち」とある。市電について新しい計画などがあるかどうか聞きたい。

(事務局)

- 計画について、令和8年3月に改訂を予定している。市電の利用者が減っている状況なので、どのように活性化させていくかを踏まえて計画を考えていきたい。

(議長)

- 市電について様々な取り組みをしている中で、公共交通計画の中でどのように位置づけるかは非常に重要な話題。現計画も見ただけであればと思うが、改定の際は色々意見をいただければと思う。

(議長)

- 一部修正があるかとは思いますが、最終的に私の方でまとめさせていただければと思う。
- 議長から協議案第5号について諮ったところ、全会一致で承認された。

○協議案第6号 令和4年度企業シャトル BaaS 社会実験事業の実施報告及び令和5年度企業シャトル BaaS 社会実験事業(案)の実施について

- 事務局より、令和4年度企業シャトル BaaS 社会実験事業の実施報告及び令和5年度企業シャトル BaaS 社会実験事業(案)の実施について【資料6】【資料6-1】に基づき説明が行われた。

(委員)

- 昨年からのデンソーのシャトルバスを使う実験が行われており、そのときにも申し上げたが、今回の報告を見て、夕方と朝に、きめ細かく利用できるということは、非常に羨ましいと思った。
- 料金も半額になるということだが、なぜそのような料金にできたのか聞きたい。
- これだけしっかりと、いろんな使い勝手のよいものができているにも関わらず、公共交通機関の必要性の割合が低いというのは、この地域は若い人達が多いということなのか。

(事務局)

- あくまで社会実験という形で運行しており、昨年の利用者数が、そこまで多い状況ではなかったことを踏まえて、金額を100円にして、効果が出るかを見たいという考えがある。
- ルートについても、昨年度いただいた意見を踏まえて変更を行い、利用者数が増えるかどうかなど、社会実験で効果を見たいと考えている。
- 今回の事業について社会実験から本格運行となり、自主的に運行していくためには、運行基準を定めていく必要がある。既存のコミュニティバスと同様の基準となるかは分からないが、社会実験と本格運行ではそういったところに違いがあるところを理解していただければと思う。

(議長)

- 若い人達が多いかという質問に対してだが、比較的高齢者も多い地域だと思う。この社会実験に携わってきた中での感覚だが、昨年設定していた3便くらいの運行だと利便性が良いとは言えなかった。それを踏まえて、料金を下げるとともに、企業に協力してもらいながら、便数を増やし利便性を良くすることができた。

- 利用者数が少ない理由として、若い人が多いからというよりは、この取り組み自体が周知されてない。昨年度は無料期間から有料期間に移行したことで利用者数がかかり減ったことや一部のヘビーユーザーの利用が多いことから、この取り組みを知ってもらって、自動車ではなく公共交通機関で移動してもらうということを、広くアピールしていかなければならない。

(委員)

- 私が住んでいる地域もコミュニティバスの新しい路線についてのアンケートが来た。ただ、自分の通っている病院の前には止まらないとか買い物に行っても時間が合わないなどの理由でアンケートの集まりが悪かった。そういったことから、若い人だけではなく高齢者でも公共交通について利便性が悪くて利用しないというのが現実だと思った。
- 今回の企業シャトル BaaS の取り組みは、社会実験段階であっても、きめ細かく何年もかけて利便性を高めていく努力をされているので、非常に良いと思う。私の地域でもそのような実験段階を踏んだ取り組みがあれば良いと思う。

(委員)

- 運行管理について聞きたい。
- ある程度しっかり休憩できているか、アルコールチェックの方法など、全体的な運行管理について、苦労したことや現状とか改善点があれば教えてほしい。

(事務局)

- 運行は主としてデンソーユニティが実施しており、必要になる運行管理は当然クリアしていると認識している。
- ヒアリングを受けた中では、例えば、定期ルートとなるので、バス停に人が立ってないかということに注意深く確認して運行しなくてはいけないという点がある。
- 今回アンケートの中での、予約時間、利便性を良くできないか、車内で現金を払えないかなどの意見を踏まえて、協力していただいている企業様とミーティングをしている。社会実験なので、現実的に厳しくても改善できる余地がないかを、これから一緒に考えていきたいと回答をもらっている状況。

(委員)

- 我々は安全に運行することに対して、バックヤードで非常に時間をかけている。そういったところから心配になって質問をした。
- 実際に事故が起こり、訴訟など大変なことにならないかなと思っている。ぜひこれから、事故防止のための方策について、事務を担っている都市交通課には積極的に関わって欲しいと思う。決まりごととか、毎日の運行について、どこまでをやっているか把握することについては、ぜひお願いしたいと思う。
- アンケートでもウーバーを取り入れるという意見があるが、責任の所在の問題で日本では白タクは禁止されている。自家用車がないと、どうになってしまうのかというのは分かるが、その課題を解決するために皆さん頑張っておられる中で、利便性の向上と、運行管理のバックヤードの部分を一定以上は回答できるように、お願いしたいと思う。

(議長)

- 湖西市が運輸支局に事業計画を出しており、この場合はどのような体制を敷くか、運行管理者がいて、どういう体制でチェックしているかということも盛り込まれている。
- デンソー以外に3社、湖西市内の方で協力いただいている企業がある。どの企業も子会社や委託業者が運行しており、それぞれに運行管理者がいて、チェックを行える体制が整っている。湖西市の公共交通会議の中で承認を行い、届出をしている。
- 湖西市の公共交通会議で、どのような届出をしているかなど情報が出ているので、情報共有を行っていただきたい。

(委員)

- 18ページのアンケート結果の中で、「新たな公共交通が必要だが、検討や運営には関わりたくない」という回答が圧倒的に多いが、このアンケートの設問はこの語句のとおりだったのか。

(事務局)

- その通り。

(委員)

- 関わりたいけど、関われないという人も回答したのではないかと思う。

(事務局)

- その他意見にもあるが、関わりたくないというよりも、そういった会合に行く手段がないので関われそうにないという意見もあった。

(委員)

- 関心があるけど、関われない理由がある人が多いのか、単純に面倒だから関わりたくないという人が多いのか、アンケートを集計して感じるころはあったか。

(事務局)

- なにかしら交通手段が欲しいという思いがあることは、書面上だが感じ取れた。
- ただ、今のコミュニティバスのような、運行継続基準をクリアするとか、運営団体の立ち上げなどに労力をかけることは憚られるというような内容だったと思う。

(委員)

- これからも事業を進めていくことは大変かもしれないが、少しでも利用が増えることを願っている。

(委員)

- アンケートの要望の中で現金の要望というのがすごくあるのに、今回はやらない理由を教えてください。
- また、定期券の価格の設定方法も教えてください。
- 回数券11枚つづりで、1枚分メリットがある形だが、目的地の中に商業施設もあるの

で、そういったところとタイアップ等ができないのか聞きたい。

(議長)

- 湖西市の地域活性化の取り組みとして、杏林堂やいちかわ珈琲とのタイアップは2年前から行っている。
 - 定期券については、昨年ほとんど利用がなかったということで、今年については、回数券のみの運用とした。ただ、定期券の要望が増えるようなことがあれば、本格運行の際に導入するということも考えられる。
 - 現金については、委託事業者が企業のシャトルバスの運転手なので、現金の収受を任せることは難しいというところがある。
- 議長から協議案第6号について諮ったところ、全会一致で承認された。

3. 報告

○報告第1号 「夏休み小学生50円バス」の実施に伴う運賃の変更について

- 事務局より、「夏休み小学生50円バス」の実施に伴う運賃の変更について【資料7】に基づき説明が行われた。

(委員)

- 50円バスに合わせたイベントなどはあるか。

(事務局)

- 東三河8市町村で東三河地域公共交通活性化協議会を設けており、50円バスに合わせてイベントを開催する予定。内容は、徳川家康の謎解きゲームということで、東三河地区の徳川家康ゆかりの地などに公共交通で行ってもらい、謎を解いて、応募用紙で応募してもらって、最終的には抽選でプレゼントが当たるといったような企画を用意している。

○報告第2号 豊橋市地域公共交通網形成計画に基づく令和4年度実績及び令和5年度予定について

- 事務局より、豊橋市地域公共交通網形成計画に基づく令和4年度実績及び令和5年度予定について【資料8】に基づき説明が行われた。

(議長)

- 4 ページ 37 の豊橋鉄道創立 100 周年事業は新規事業ではないのか。

(事務局)

- 新規事業にあたるので修正する。

(議長)

- 令和5年度の新規事業というのが分かるように、表現を統一しながら修正していただけれ

ばと思う。

(委員)

- 6 ページ 45 の西口駅前地区の整備についてだが、令和4年度は交通事業者や警察との調整を行うとなっていて、令和5年度は送迎バス事業者へのヒアリングやアンケート調査を行うとなっているが、交通事業者へのヒアリングは終了したということで良いか。

(委員)

- 交通事業者へのヒアリングについては令和4年度で終了したという認識。記載のとおり、令和5年度は送迎バス事業者へヒアリングを行っていく。

(委員)

- 西口駅前の整備については長い期間でやっていくと思うが、状況によって交通事業者の意見が変わっていくこともある。その辺り、どのように反映されるか。

(委員)

- 西口駅前広場でどれくらいの台数の需要があるかをヒアリングしている。まずは第一弾としてタクシー・バス事業者、その後に企業の送迎バスがどれくらいの台数の需要があるかをヒアリングする。今後どういう進め方をするのか決まっていないので、ヒアリングの結果、西口にどのような影響を与えるかというのがないと図面でお示しできないので、基本的には基礎調査のような形で調査をする。

○報告第3号 地域運営団体の取組の報告について

- オブザーバーより、東山バス運営協議会の取組について、【資料9-1】に基づき説明が行われた。
- オブザーバーより、石巻・下条地域交通推進委員会の取組について、【資料9-2】に基づき説明が行われた。
- オブザーバーより、表浜地域公共交通推進委員会の取組について、【資料9-3】に基づき説明が行われた。
- オブザーバーより、しおかぜバス運営協議会の取組について、【資料9-4】に基づき説明が行われた。
- オブザーバーより、かわきたバス運営委員会の取組について、【資料9-5】に基づき説明が行われた。

(質疑等)

(議長)

- 北部地区について、豊川への乗り入れの件を引き続き検討いただいて、報告いただければと思う。
- 川北地区について、牛川の渡しについては残念だった。4月から大幅なルート変更をしたが、利用者は伸びていると聞いているので、引き続きその調子で取り組んでいただければと思う。

○報告第4号 路線バスのダイヤ改正について

- ・委員より、路線バスのダイヤ改正について【資料10】に基づき説明が行われた。

4. 意見交換

(委員)

- ・6月2日の豪雨について、弊社を含めた愛知県内のタクシー事業者は車両の水没や事業所の損壊など多くの損害を受けた。多数の方からお見舞いのご心配をいただいた。御礼申し上げます。弊社も三台ほど水没したが、一歩間違えば命の危険が及ぶような災害だった。
- ・その一方で、鉄道やバスが運休すると、タクシーという交通機関は、最後の手段として、頼られる。これはタクシーの性質上、自家用車に似ているようなところがあるからだと思う。もちろん、お客様の要望に一切答えないとは考えていない。公共交通機関の一翼として、その使命はできる限り全うする。ただ、普通の企業でも、従業員への安全配慮義務ということが非常に重要視されており、私どもの乗務員だけ危険な目に晒すわけにはいかないと強く感じた。
- ・今回を機に、運行事業者としては運行停止が難しい中、基準を見直すという以前に、利用者の要望にどこまで応えていくか、どうやって従業員を守るかということを考えてときに、公的に情報交換出来る仕組みを作っただけでないかと思う。災害時はそれぞれ大変な状況ではあるが、協力いただきたい。我々の協会だけというわけではなく、法的にどこまで交通機関が頑張るべきなのか各交通機関で判断するときに、情報交換が有効ではないかと思うので、それだけで十分かどうかわからないが、まずそこから考えていただければと思う。

(事務局)

- ・我々も、災害時には待機をされていて、色々情報が入ってくる。ただ、連絡を取り合うことについて、まず連絡体制が整っていない部分があった。携帯電話番号の共有など、改めて整備しなければならないということで、交通事業者とは、連絡体制についての話をした。
- ・鉄道やバスが運休したときに、タクシーさんが、災害の中でどのように動けるかなど、今後詰めていければと考えている。

(委員)

- ・市との協定の中で、移動困難者の移動を補助する役割があることもわかっている。限られた状況の中で限られた戦力を、振っていくことは非常に悩ましい問題もあるので、一緒に考えていければと思う。

(委員)

- ・大雨のとき、修学旅行があり東京に行っていた中学校がある。なんとか帰って来ることができたが、バスや新幹線が動かない状況だった。一宮の中学校では、帰れないので宿泊する措置をとった。公共交通機関が運休したときに、旅館がないことも考えられ、もう帰ってくるしかない。

- その時に、バスの運転手がどう判断するかという問題が出てくると思う。安全を確保するために運休するのは、最優先だと思うけれども、何百人もの生徒たちの宿泊先を見つけるというのは難しく、大変な思いをしたということを聞いた。そういった中で、協議ができたらと思っていたところ。

(議長)

- 鉄道やバスが運休した場合の代替手段としての役割をタクシーが担っているのも分かるが、運転手の命に危険が及ぶ状況で運転するべきではないと思う。
- 例えばその時に冠水している場所の情報などを市と共有したりしているか。

(委員)

- 一般に出ている情報は把握できるが、状況は変わっていくため、完璧な情報がない。

(議長)

- タクシーだったら行けるという利用者側の認識もあるので、災害時に運行することが危険であることをどのように伝えていくかを考えないといけない。その場を動くより、留まった方が安全であるということを伝えていかなければならない。
- こういった場で協議をしながら豊橋市や運輸局と情報共有をしていけたらと思う。

5. 閉会

事務局長の都市交通課長から閉会の挨拶があり、会議は終了した。

以上、議事の正確を証するため署名押印する。

豊橋市地域公共交通活性化推進協議会委員 (印)

豊橋市地域公共交通活性化推進協議会委員 (印)