

「令和3年度 第3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4年2月18日（金）午後2時から
- 場 所 豊橋市役所 講堂
- 出席者 別紙「出席者名簿」参照
- 傍聴人 0名
- 事務局 8名

〔会議資料〕

◆次第

◆出席者名簿

【資料1】令和4年度事業計画（案）及び収入支出予算（案）について

【資料2】豊橋市「地域生活」バス・タクシー実施要綱の見直しについて

【資料3】令和4年度公共交通関係予算（案）について

議 事

1. 開会

- ・当日出席者の議決と事前に欠席連絡があった方の書面議決を持って協議を行うことが確認された。
- ・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ことがあるかどうかの確認がされた。（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年度事業計画（案）及び収入支出予算（案）について

- ・事務局より、令和4年度事業計画（案）及び収入支出予算（案）について、【資料1】【資料1-1】に基づき説明が行われた。

（質疑等）

（委員）

- ・事業計画については名称変更だけなのでよろしいかと思う。
- ・支出の事業費のカーフリーデー実施事業で、チラシの印刷代が4万6千円くらい増額という話だったかと思うが、施設の設営撤去も増額ということか。実施事業の費用の内訳が施設の設営撤去とチラシの2つということか。そこがよく分からなかったのでご説明をもう一度お願いしたい。

(事務局)

- 4万6千円ではなくて、チラシが46万6千円の増額となる。あとはテント等の設置費用のコストアップが数万円と考えている。

(委員)

- チラシはこれまで国の費用を使えていて46万円増額で、テントの設営なども増額なのであれば、46万円以上増額になっていないといけないのかなと思った。比較した時の増額分が、他の増額分は公共交通マップの印刷のコストダウンなどに吸収されるということではよろしいか。

(事務局)

- おっしゃる通り。全ての増減を加味して比較の45万8千円となっている。

(委員)

- 細かいところの微増・微減はあるとして、令和3年度からの事業費の増加はカーフリーデー実施事業のチラシ部分で、これまで国の補助金を使えた分が使えなくなったためということではよろしいか。

(事務局)

- はい、おっしゃる通り。
- 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 豊橋市「地域生活」バス・タクシー実施要綱の見直しについて

- 事務局より、豊橋市「地域生活」バス・タクシー実施要綱の見直しについて、【資料2】に基づき説明が行われた。

(質疑等)

(委員)

- 3年以上経過しているということで、ご存知ない方もいると思うので、これまでどういう改定を、どのような時期に行ってきたのか経緯を補足でご説明をお願いしたい。

(事務局)

- 資料2の中段にある表の一番左の列に、「欠損額の上限」と「車両経費の上限」とある。それぞれ別の年度に見直されており、欠損額の上限については直近で平成26年。消費税の改定に伴い上限を増額している。車両経費の上限は平成29年に見直している。ここは自賠責保険などの部分の増額に伴い見直した。

(委員)

- そうすると物価上昇に伴う改定は今回が初めてか。前回、欠損額の上限改定を行った時は平成 26 年で、その時は消費税の改定に伴うものだったということか。

(事務局)

- はい。

(委員)

- 人件費が 20%ほど高くなっているということで、他の差し引きを考えて 10%くらいの増額が妥当という話だったが、人件費が 20%増で、何かが減っているのだと思うが、どういう項目が減っていて、トータルで 10%減という増額幅を設定されたかを補足的にご説明いただきたい。

(事務局)

- 欠損額の上限の運行経費の大部分は、人件費が占めていると先ほど申し上げたところ。他にはガソリン代が主で、その 2 つがほとんどになる。ガソリン代自体は、平成 26 年から実績値が出ている令和 2 年で基準を数えているので、令和 2 年で見ると減少しているところになる。人件費は上がっているが、ガソリン代は 16%減少しており、そこから 10%増額が適切かと考えている。

(委員)

- わかりました。昨今の状況を考えると、ガソリン代もかなり高騰している状況だが、算定するにあたっての参照値は令和 2 年のもので、その時点では下がっていたからということですよ。そうすると、また今のガソリンの状況を考えると、もしこれが続けばいずれ見直すことはあり得ると考えていてよろしいか。

(事務局)

- その通り。

(委員)

- 今の上限額だとガソリン上昇分は逆に見ているので、人件費の増分を吸収しきれない可能性が少しあるのかなと思ったが、その辺りはその際にまた見直しを考えるとということでよろしいか。

(事務局)

- はい。

(委員)

- 次の3年後5年後くらいに見直しということもあり得るし、場合によっては消費税が上がるとか、何か保険の見直しがあると、また変わるという理解でよろしいか。

(事務局)

- おっしゃる通り。物価のところは今回見るが、消費税や保険など税金の見直しがあれば、その都度考えていきたい。

(委員)

- ないと思うが、急に物価が上がったり下がったりした場合は柔軟な対応ができれば。
- 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。

3. その他

○その他 令和4年度公共交通関係予算(案)について

- 事務局より、令和4年度公共交通関係予算(案)について、【資料3】に基づき説明が行われた。

(質疑等)

(委員)

- 企業シャトル BaaS は県境を越えた取り組みということで個人的にすごく注目したいが、お金として関わって行くのか、人材はないと思うが、どのような形で市として関わるのか。

(事務局)

- 企業シャトル BaaS 社会実験事業は、湖西市がすでに始められている取り組み。そこと連携してやって行く取り組みになるので、本協議会のような湖西市の地域公共交通会議に負担金を支払い、一緒にやっていく形となる。

(委員)

- 今、どれくらい豊橋市の方が実際利用しているとか、その辺りのデータをご存知なら知りたい。

(事務局)

- 現状では、豊橋市民の利用はない。来年から豊橋市でも乗れるようにする。

(委員)

- 今は湖西市の中でやっている路線を、新所原より西に伸ばすという理解でよろしいか。

(事務局)

- はい。豊橋の方に伸ばすという形になる。

(委員)

- BaaS の社会実験については、私が湖西市の取り組みをお手伝いしているもので、少し補足させていただければと思う。湖西市の工場から新所原駅、鷺津と工場との間をシャトルバスで4社くらいが社会実験に参加している。そのうちデンソーについては、デンソー湖西製作所から新所原駅に行った後、豊橋の工場に行っている便もあり、その便は湖西市の区間だけで住民を乗せる取り組みをしているが、それに豊橋側も乗せる取り組みを共同でできないかと考えていると聞いている。ですので、基本は湖西市の取り組みに対して豊橋市の方も少しお手伝いすることになると思うが、先ほど「負担金という形で」という話もあったが、実際に取り組みを支援させていただいて感じていることは、社会実験とはいえ運行しているだけでは誰も乗らない状況。行政が実際に地区の老人会や民生委員などと連絡を取りながら、乗っていただける方を募るような取り組みをされているので、お金を出しておしまいではなく、湖西市がやっているような形で、乗る機会、乗るきっかけを作るような取り組み・支援を豊橋市の方でも豊橋市側の住民に対してはやった方がよろしいかと思う。

(事務局)

- そういった意見もしっかり受け止めて、私たちも頑張っていきたいと思うのでよろしくお願い致します。

(委員)

- 湖西市の BaaS については、静岡の運輸支局での手続きになっているので静岡支局がメインだが、先日オンラインで一緒に支局への申請云々について相談を受けたこともあり、その中で知り得た情報を共有する。使っている車両はデンソーの社のバス、工場間の輸送をそもそもシャトルでやっているという状態がある。それに住民が乗っても良いとなっている。なので、車もデンソー、ドライバーもデンソーという自家用バスになる。そこに住民が乗るということから湖西市が運行している。一方で、湖西市はコーちゃんバスというコミュニティバスがあるので、それとのすみわけを考えながら路線をひいている。今回は、企業間シャトルのところ若干豊橋市に入って停留所を置いてもらえるという話があったので、あわせて豊橋市の方で広域的な連携という面で誘われたと聞いている。行き先が新所原の駅とデンソーの工場間ということもあり、豊橋市内の交通の影響をこの会議や豊橋市で考えなければいけないところもあるが、そんなに奥深く豊橋市内に入ってくるものでもなく、県境をすれすれでこちら側に来る状態なので、もう少し社会実験の様子を見ながら地元の動きも当然感知しながら、支局としては見守っていくしかないと思っている。企業シャトルというところで、運賃も無料で、実験もおそらく無料でやってい

たというところがあるので、受益者負担はどのように求めていくのかとか、住民の方はどういう負担の仕方なのか、何かやっていくことがこれから出るのかなども、まだこれからの話。一回乗ってみてもらわないと何も始まらない。利用を促すというよりは、「こういうものがあって使えるよ」と、とにかく周知をして、その上でどういう結果になるかを見ていただきたいと思っている。

(委員)

- 自家用有償運送でやるということで、申請もそちらでやっていると聞いているので、基本は運賃を取ると聞いている。ただ、現在は社会実験なので、その分は市が負担して住民に乗ってもらうような形をとっている。

(委員)

- 対価という面でいくと、車両がデンソーで、運転手もデンソーなので、それで運賃をとってしまうと、デンソーさんに緑ナンバーをとってくださいという話になってしまう。そこはきちんと中の子会社云々も含めて、一回整理をしていただくことになっている。アプリがどこまで浸透するかは分からないが、乗客が住民なのか、社員なのかの住み分けも、湖西市の中でどうもはっきりされていないように思ったので、これから湖西市路線の考え方の中で議論が進んでいけば、そういうふうな申請の中身になっていくのではないかと。今年度は実験をしていて、一旦やめるという話になっていたと思う。空白の期間があって再度申請と聞いているので、その段では何かしら対価の話が出て来るのかなと思う。

(委員)

- 社会実験自体は今年2年目。時期的には11月～1月にやっているものだが、昨年も今年もコロナの影響で途中でやめざるを得なかった。昨年は11月のみで、1月の実験は中止になっている。今年も2月中旬までやる予定が1月25日か26日くらいに静岡にまん延防止等重点措置期間が出たところで中止になったと聞いている。
- 申請については、これまで湖西市側だったので静岡の運輸支局にということだったが、豊橋に走らせる場合は両方の支局への申請が必要になるか、それとも静岡の方でまとめるか。

(委員)

- 実施主体はあくまでも湖西市なので、愛知支局へは申請はいらない。

(委員)

- 鉄軌道施設安全対策事業費について、今日の中日新聞の県内版に大きく載っていたので、ご覧になった方もいると思う。愛知県の県予算と書いてあるが、県だけでなく、豊橋市含め交通事業者と共同というか、全体で支え合うという形の事業。施設の安全対策とあるが、どういうものが補足すると、例えばレールなど通常の法定耐用年数を超えているものは

新しいものに更新していただきたい。また、架線などの木製電柱をコンクリート化することで、安全な安定輸送を図っていただくことを目的に予算化したもの。県としても向こう5年間を支援することにしており、期間については現在の感染症が事業の経営環境に及ぼす度合いを見極めながら、ウィズコロナ、アフターコロナなどこうした社会構造の変化を見据えて、事業継続に向けた経営改善に取り組むための期間ということで5年を考えている。豊橋市の資料の中で令和4年度予算とあるが、しばらく続くということで予算化したものなので、今回鉄道の話をしたが、バス・タクシー含めて、皆様が移動手段として使う地域の公共交通を、利用者の皆様、行政も含めてしっかりと支えていただいて、安定安全・輸送に引き続きご協力をお願いしたい。

(議長)

- 新規事業として入っているが、しばらく続くということですね。

(委員)

- 継続事業の路線バス等運転士確保支援事業について、もともと運輸事業、バス、トラック、タクシーも含め人材不足で、従来から業界の課題としてきた。愛知県はトヨタ関連企業の製造業が非常に盛んということで、運転士は県内では厳しい状況だが、そんな中豊橋市が大型二種免許の取得費用を一部助成して頂いていることは、全国的にも珍しいというか素晴らしい事業でありがたいこと。この継続事業を令和4年度も実施するということが、ある程度成果が出ているのか、これまでの事業内容を細かく教えていただきたい。

(事務局)

- 路線バス等運転士確保支援事業については令和元年度から同様の事業を実施しており、定住外国人及び就職氷河期世代合わせて、この3年間で5人の実績がある。内訳は、外国人が2名、就職氷河期世代が3名となっている。

(議長)

- 講座を受けた方が5名か、それとも実際に運転士になられた方が5名か。

(事務局)

- 実際に就職した方が5名。受講された方はもっとたくさんいる。

(委員)

- MaaS推進事業について、アプリとの連携に関わる費用ということだが、MaaSの場合、公共交通としてどこまでを対象にするか。また、アプリを利用される方をどのように想定されているか。公共交通の利用者は高齢者が多く、アプリだとなかなか浸透しないこともある事例は結構全国各地のケースとして聞くので、その辺りを現時点でどのように想定されていて、今年は事業の内容としてもう少しどういうことをする予定か教えていただきたい。

(事務局)

- 来年度の MaaS 推進事業として、まず既存の MaaS アプリにタクシーの既存の配車アプリが各社あるが、そちらと連携する。経路検索等を行ったデータが、そのまま繋がり、配車アプリの方に飛んで、その情報をもって配車が予約できる形のものをつなぐ部分について、最初のイニシャルコストの一部を負担する形での予算立てになっている。対象となる方は、タクシーを使う出張者や公共交通を使った先で目的地に向かいたい方を対象にしていこうと考えている。

(委員)

- 対象となる交通はタクシーだけか。バスとかは入らないか。

(事務局)

- 来年度の事業として予算立てしている部分についてはタクシーになるが、実情としては同一のアプリに路面電車や渥美線、路線バスの情報ももちろん繋がっている。また、電子券もあり、そちらの一日券なども繋いでいくような形で進めている。

(委員)

- 既存のバスや路面電車があった上で、そこは既存のアプリを使えるので、それに対してタクシーアプリを接続する部分で費用を助成するということか。

(事務局)

- その通り。

(委員)

- 私たちより年齢が上の人たちが、アプリでバスがどこにいるか、電車がどこにいるかは、なかなか見えない部分があると思う。実家の方だと、バス停に「今バスは〇〇の停留所を出ました」とちゃんと表示される。そうなる、そこを見るだけであとちょっとで来るのが分かるが、バス停に行ってからアプリはどうかというのはなかなか難しい。どう情報をみんなに行き渡らせるかは豊橋市が一番苦手なのではないかと思うが、その辺りはどんな手立てがあるか。

(事務局)

- アプリと高齢者は課題ではある。どうやって繋いでいくかは一つ課題ではあるが、使い方も含めて皆様に提示を進めたり、市の方でカーフリーデーというイベントの時にブースなどを使って使い方講座などを含めて周知をしたりしていきたいと思っている。この会議の中でも「こういう方法でやったらいいよ」などお話をいただいて参考にしながら進めていければと思う。バス停に表示させるとなると、なかなかこれも費用がかかる話になる

ので、すぐにとというのは難しい。

(議長)

- 長い目で見て考えるのも一つの方法。あと 10 年くらいしたら高齢者も普通にスマートフォンを使っているような時代になるのかもしれないが、今検討を始めてなるべくそういう方に使っていただくことを考えるのであれば、個人でもスマートフォン自体を持っていない方、それから持っているけどアプリまでは使いこなせることはできない方もいると思う。そういう方々には使い方教室などで少しは浸透させることはできるのかなという気はするので、利用するターゲット層は重要。そうでないと、お金をかけてアプリまで作ったが結局誰も使っていないというようにならないか。スマートフォンを自由に使いこなす層が、車を自由に運転できる層で、必要としていないとならないかは心配。あとは観光客を対象にするのも一つある。その辺りは、ぜひこの会議でもご紹介いただきながら皆様とも議論できればと思うので、引き続き進捗状況等をお知らせいただければと思う。

(委員)

- 鉄軌道施設安全対策事業の話は、すごくワクワクした。電車の線路は綺麗に立派になっていくと思うが、私たちがパッと見たときにいいなと思う部分は、駅舎とか駅周り。その辺りまではこの事業の中には入っていないのか。

(事務局)

- 来年度、鉄道の方から「こういう事業をやっていきます」と提案いただいたものについて、国、県、市で支援をする流れになっている。来年度の実施事業の中で駅舎そのものを直すというのは事業の中に入っていないのが実情。

(委員)

- せっかくこれだけ予算が出て来るのだから、ぜひとも他のところにも呼びかけて、楽しいお金の使い方ができないかと思う。

(委員)

- まずは鉄道の安全・安定輸送が第一。安全に安定的に運行していただくための施設からというところで、こうした予算を立てている。駅舎や環境的なところは、その時の実情や状況を踏まえて考えていくべきものと思っている。いただいたご意見は県だけでなく、国も含めて予算を立てていくと思う。安全対策の事業費という形ではなく、もしかしたら観光の予算だったり、利用促進の予算だったり、そうしたところで何か貢献できるものがあるば考えていきたいと思うので、こうした制度、施策にご理解いただければと思う。

(事務局)

- 安全対策という形で話があった一方で、直近ではバリアフリー化と合わせてかなり南栄駅の駅舎内がすごく綺麗になっている。個別にこうした話が出てくれば、市としてもしっかり受け止めて今までもやっているの、ご理解いただければと思う。

(委員)

- せっかく国から出てきた予算で、市も幅をもう少し広げて考える頭を持っていただくと、いろんな人の力を借りるともっと違うことができるのかなと思っている。お金がないからできないのではなくて、お金をどこから集めて、公共交通のところを持って来るかも考えるところと思った。

(議長)

- 例えば、観光や利用促進や別費目のお金があると思うが、そこからどういう風に持ってきて、より皆さんが使いやすいようにしていくかが考えていくべきところかなと思う。今回新規事業で追加された事業費については、そもそも問題として施設の老朽化が進むと、それこそ放っておいて脱線したり、木造の電柱も何本も残っていて災害の時に倒れたりとか心配されるので、安全対策がまずあって安全に運行できてこそその公共交通だと思う。そこが緊急としてやらなければならないことなので、そこに対して県の方で予算をつけたことに対しての事業が始まる。安全を確保するところとそれプラスの取り組みは別途考えていけばよろしいかと思う。

(委員)

- 鉄軌道施設安全対策事業補助金の話の中で、今回鉄軌道で一部助成していくという話があり、「ただ今後公共交通機関として鉄軌道のみならず、バス・タクシーについても」と触れられたところがあった。タクシー事業に携わっているが、タクシーについても今後検討していく方向は県としてあるのか方向性をお聞かせいただきたい。

(委員)

- 方向性の前に、今年度タクシー事業者に対して、県が8千台近い車に一台当たり2万6千円を支援した。また、バスについても事業者路線5社に対して一台当たり13万1千円の支援をした。今回の鉄軌道は国土交通省のメニューの中で、県として支援をしたもの。タクシーであれ、バスであれ国の方で予算化され、使いなさいとなれば県としてもしっかり考えていくべきものだと思う。来年度直ちに、鉄道以外のバス・タクシーについて予算化しているかについては今は正直できていないが、もう一年前はタクシーについてはスクリーン補助をしていたし、県としてもUDタクシーの補助も設けている。目には見えないが交通事業者に対して、一つ一つ支援を行っているのでご協力・ご理解いただければと思う。

(委員)

- 改めてこの場で県の補助について厚く御礼申し上げます。その上で、UD タクシー補助の趣旨は、いくつか見方があると思うが、広く捉えるとバリアフリー。ユニバーサルデザイン社会にドアツードアの公共交通機関としても貢献していけるものだとご理解いただいている。また、環境に優しい車両であるという、環境に優しいアクションの促進という趣旨である。一台あたり 2 万 6 千円の支援については本当に助かっているが、趣旨としては燃料費高騰を非常に重視されていて、タクシーのみならず燃料費の高騰で経営に厳しさが増している業界の支援と伺っている。今後もちろん来年すぐにとか、県から直接にとか、そういう要望ではなく、公共交通機関として安全安心の運行という一番の責務が果たしていきにくい状況にあるというのは、設備は違ってもバスもタクシーも一緒なので、そこに向けてご理解をより頂けたらという希望があり、そういう希望の方向性を聞いたままで、ぜひご検討いただければ。安全安心が基本であることに変わりはないという考え方をタクシー業界も持っていることをさらにご理解いただければと思う。

(委員)

- ホームページを見てみると、今日の 14 時に情報が解禁されていて、ちょうど次年度のバス、タクシー、レンタカーも一部あるが、バリアフリーの改善や情報の効率化などの補助メニューがオープンになっているので、一旦そこをご覧いただければいいかなと思う。また、国交省の所管ではないが、燃料費に関しては元売り会社に経産省が補助金を入れてガソリンの単価を下げる話は新聞でご承知のことかと思うが、LP ガスはそういう枠組みをなかなか作りにくいという話も聞いていて、国交省の方で何か手当てができないか議論されているので、タクシーに関しては情報が降りてきたら協会を通じて各社に撒きたいと思うが、幅広くご活用頂ければと思う。また、来年度の観光庁の予算で地域一体型で交通連携をしていくために、新しい事業をやっていく上で必要な予算を補助できるよというメニューもあるので活用いただきたい。例えば、豊橋市はバスロケが入っているのもう少し大きめのものかもしれないが、施設整備や案内表示など含めてパッケージで手当てできるようなものも運輸としてはあるので、その辺りも含めてご検討いただければいいかなと思う。

(議長)

- 燃料費の高騰とか、バリアフリー化の支援も現在少しあるということなので、安全な運行のためにタクシー業界から見たときに、こういう視点が必要、何が足りないかなどをこういう場でご発言いただいて、やはり国の一番上が予算化を行わないと今回の鉄軌道の事業のような形で予算化されてそれを使ってというまでは進まないと思う。何らかの形で要望をあげて、それを吸収して上に伝えていただくような機会にこの場をご利用いただければと思う。

(委員)

- もちろん、このような場で必要な発言はしていきたいと思うが、基本的には中部運輸局愛

知運輸支局にはいつもタクシー協会はよく情報交換をして、いろんな相談に乗っていただいている。愛知県の皆様にもここ何年か継続して相談しているので、両方からここという場面ではお願い、相談させてもらうのでよろしくお願いします。

(委員)

- バスの補助金の話で、地域公共交通確保維持改善事業・事業評価をこの協議会で出していたことと思う。昨日、その第三者評価委員会があった。支局の立ち位置としては評価する側ではなくて、一緒に評価を受ける側と思っているので、そういう面でオンラインで参加したのでその時の豊橋市の部分だけ概要をご説明する。いずれ3月末までに二次評価結果が運輸局から降ってくるが、昨日の議事の中で気にかかったところだけ先にお知らせする。評価として、よかった、褒められたと思ったところは、各地区路線の利用者減少がただコロナで減少したということだけでなく、ちゃんと分析ができていたという話をいただいた。また、のってみりんも含めて情報提供や、御乗印など利用促進の取り組みがちゃんと確認できてよかったということ。一方で、広域的な取り組みがもう少し外に向けて発信できると良いという話は受けた。各地区路線の評価については、第三者評価委員会がその時のやり取りを踏まえて総合的に判断される所と、表に書いて出されたところをもとに、正式に文字としてまとめてお返しすることになり、地区路線のところの個別の情報はその時点でなかなか確認できなかったもので、また二次評価結果が来たらご確認いただく。

4. 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 ⑩

豊橋市地域公共交通活性化推進協議会委員 ⑩