

「令和4年度 第2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11月17日（木）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 1名

○事務局 7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年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価

（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）等について

【資料2】東部地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について

【資料3】北部地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について

【資料4】南部地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について

【資料5】前芝地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について

【資料6】川北地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について

【資料7】「地域生活」バス・タクシー（前芝地区）の運行車両の変更（案）について

【資料8】「夏休み小学生50円バス」の実施結果について

【資料9】協議会今年度利用促進事業の実施状況について（中間報告）

【資料10】企業シャトルBaaS（バース）社会実験事業の実施状況について

（中間報告）

【資料11】域内路線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年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価 (生活交通確保維持改善計画に基づく事業)等について

- ・事務局より、令和4年度地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)等について、【資料1】【資料1-1】に基づき説明が行われた。

(質疑等)

(委員)

- ・南部地区愛のりくんの目標を2,100人にすると書いてあるが、記載ミスなのか、2,200から2,100に少なくするのか。
- ・野依地区は目標に対して達成されていて、目標が86,500人から89,900人にあげているが、利用者数約97,000人に対して低い数字で目標にしている理由を教えてください。

(事務局)

- ・ただいまの質問は二つとも答えが一緒になる。
南部地区の愛のりくんを例に説明すると、2,200としているものが令和3年度に設定した目標数値。2,100は今年度の6月に設定した目標値。昨年度よりコロナの影響でかなり利用者が減少したところがあるので、令和4年度6月において設定した目標値は少し切り下げたところがある。ただ、路線バスでご指摘いただいたように、実績は令和3年度の目標値を大幅に達成している状況だったものの、令和4年度の目標数値は6月に設定しているの、86,500人は今から見ると少し弱気な目標になってしまっている。

(委員)

- ・6月の段階では想定していたよりも最後の伸びが大きかったということか。

(事務局)

- ・おっしゃる通り。集計が間に合っていなかったが、実績を見たところ回復していた。

(議長)

- ・6月の設定なので、それ以降9月までの実績を踏まえてということですよ。またここから一年の動向を見ながら、回復基調にあるということなら、目標自体ももう少し実績を踏まえたものにしていただくということで。実際に利用した人数よりも低い目標値は、ちょっと違和感があると思う。その辺りは、次回しっかり考えていくとい

うことでお願いできればと思う。

(事務局)

- 承知した。

(委員)

- 北部地区の記載における資料1の③前回の事業評価結果の反映状況の「小学生50円バスの実施」にかかる記載で、「普段コミュニティバスに接する機会が少ない年齢層の利用を呼びかけた」と記載があるが、もう少し具体的に記載いただきたい。小中学生などの対象者という想定もあると思うが、その層であればアピールを書いていたいたり、その層を設定している狙いなども書いていただいたりすると、具体的にないのでご検討いただきたい。
- 前芝地区の梅敷前芝線の③に「75,000人、80,000人キャンペーンを実施した」とあるが、読んでわかる方もいれば、わからない方もいるので、具体的に書いていただければと思う。このキャンペーンは、利用者の維持、促進にも効果的だと思うので具体的に記載いただきたい。
- 北部地区の⑥に「引き続き従来 of 取組を実施しながら」とあるが、C評価という厳しい評価を市としてつけている中、目標も達成できていないなかなか厳しい状況の中で「引き続き従来 of 取組を実施」ということは、あまり効果的なものになるのかというところが想定される。もう少し従来 of 取組のブラッシュアップや新しい取組、効率的でない、効果がないものはやめていくなど、そういったところも含めてご検討いただきたい。
- 資料1-1の2ページ目の対応方針で「引き続き東三河地域が一体となったイベントを実施する」ということで、数字も出ているようだし、だいぶ定着してきているところなので、引き続きというのはあるかと思うが、イベント促進での利用者獲得だけではなく、そもそもの路線の魅力を上げるといった、乗り換えや待機場所の改善など、イベントという外側の要因をあげていくだけでなく、乗った時の利用者の満足度の向上も加えてご検討されると良いと考える。
- 豊川線の輸送量の補助要件が下回っていることについては、豊川のイオンのオープンに伴って一体的に色々と考えて行きましょうということかと思う。この機会に利用者の啓発を行うこと、かつ豊川市としても渋滞対策をかなり検討されていて、渋滞対策にかなり焦点が定まっていることもあるが、それだけではなく、この運行が始まった時には、豊橋市から乗っていく方もいると思うので、このバスに乗っていく方もターゲットにしつつ、バスの乗り方や乗り場の案内、こういう系統に乗るとここへ行けるといった周知なども、機会を捉えていただければと思う。かなり人がここでバスに動くチャンスかと思う。
- 9ページ目の「地域内フィーダー系統確保維持計画の目標値に至らない地区があった」ことに対する課題をあげていて、「②コロナの感染動向を注視しながら各地区の特色

を活かして」とある。コロナ第8波が最近のニュースにもなっているが、とはいえ、もうコロナを恐れすぎずに、コロナとの共存という時代でもある。例えば、コロナの第8波がきたら、延期・中止するというタイミングは過ぎたかなと思う。そういう形を繰り返していくと、獲得した利用者層も逃げていくということもある。例えば、「感染予防をしながら、感染予防をした上での可能な限りの規模での開催」など、こうした形ありきで考えていくような時期になってきたと思う。その点も含めてご検討いただきたい。

(事務局)

- いただいたご意見はしっかり反映していく。今記載されている文章は書き足りないということだったので、そういうご指摘があった点は少し補強して、自己評価を作成していきたいと思う。
- コロナに関しても、中止ありきではなく、コロナの中でもどうことができるのかを考えていく。「各地区の特色を活かした利用促進」と書かせてもらったのが、例えば川北地区でいうと牛川の渡しという渡船を利用したツアーなどを考えているので、ツアーをどのような形でやっていけるのか考えながら、新しく記載していきたいと思う。

(議長)

- 資料1の北部地区の⑥は書き方の問題だと思うが、この状況で引き続き今のことだけという風に見えてしまうので、目標値は目標値で従来の取り組みを実施し、プラス下に書いてあるようなことをされるのか、取り組みの中でも見直すことがあるならば、「取り組み内容を見直した上で」などの書き方になるかと思う。その辺りの表現の修正をお願いできればと思う。私も確認するし、運輸支局さんにも見ていただいたほうがよろしいかと思う。

(委員)

- 豊川イオンについて、先日、イオンモール担当者と話す機会があったが、躯体はもう外見もしっかりできて、日にちは未定だが3月下旬にオープン予定で順調に進んでいるようだ。イオンモールができると必ずといっていいほど、先日の岐阜県のイオンモール土岐、イオンモール長久手もそうだったが、とにかく周りの方が近所より早く行くことと、駐車場がわからないのでなかなかたどり着けないということ、イオンモールの係員もそういう誘導に慣れていないので、お客様が多くてしかも誘導が慣れていないということになると渋滞が起きる。イオンモール豊川がそうなるということではないが、かなり渋滞が発生するのではと思っている。私どもとしては、豊橋市から豊川市も通って新城市まで行っている新豊線、豊川線について、3月下旬はとにかく今のダイヤをいかに維持するかにかまけている。場合によっては新城から豊橋までの2時間近い路線を2分の1ずつくらい切って、豊橋市内でバスをお待ちの方が「全

くバスが来ないではないか」という状態をできるだけ作らないようにすることにまずは専念したいと考えている。ただ、やはり私どもはバスを利用していただく期待をしているので、渋滞が落ち着いた段階で打って出たい、新しく市場を開拓したいと考えている。まずは、3月下旬のオープンの時には今のダイヤをいかに維持するかを考えていきたい。

(委員)

- 資料1-1「柿の里バスの豊川乗り入れについてアンケートを行って、豊川市と共有して意見交換を行った」とあるが、こういった意見交換をしたのかが非常に興味がある。また資料1-1に同様に「豊川市と共有して意見交換を行った」、今後の方針として、「豊川市の乗り入れについてさらに議論を行い」とある。先回もお話したが、柿の里バスしか移動手段がないという地域に住んでいると、豊川市にいくらイオンモールができてそのバスに乗るためには、豊橋駅に行かなければならない。そうすると豊橋駅に行く手段がない。活性化する手段はどんどん考えていただきたいが、生活に密着した足ということを考えていただきたい。豊川に一番近いところにいる賀茂町、石巻あたりの住民たちは「豊川市へ行きたい」と、地域でもいろんなアンケートをやって、その中でもいろんな数字が出ている。そういったものが実際に反映されているのかどうか。私は、豊川線があるというのを見た時に賀茂町にできるのかと思ったら、そうではなく豊橋駅から行く豊川線のこたらしいと思って見ていたので、ちょっとがっかりした。なんとか、より細かいところで、本当に安心して免許証を返納できるようにしっかりと考えていただきたい。

(事務局)

- アンケートは昨年、賀茂と西郷と下条の方に実施した。その結果、西郷と下条は3分の1くらいの方が、賀茂は半分くらいの方が「豊川に行けるなら乗るよ」とお答えされていた。もう少し詳しく分析すると、現在柿の里バスに乗っている方で、豊川へ行くかどうかをクロス分析すると、もう少しその数字が下がってくる。柿の里のバスの皆様と議論をしながら、どういう形が最適なのかは、月一回程度話し合っているところ。
- 豊川市とどんな話し合いをしたかについては、アンケート結果を伝えながら両市、現状の公共交通をお互いこういう風にやっているとか、連携後も広く考えて行くならこういう形があるかなとか、例えば柿の里バスが豊川市に乗り入れて行くということは、豊川市さんとしても対応・了承いただけるかとか、そういう話をさせていただいた。

(委員)

- 申し出た時に、豊川市はなんと言っていたか。

(事務局)

- 我々も具体的な条件でご提示できていないので、はっきりとしたご回答はまだいただいている。大きな方向性としては、豊川市は豊川市で交通ネットワークを作っているので、豊川市のネットワークを乱すという言い方が適切かはわからないが、豊川市民が混乱してしまうような形で乗り入れてもらうことは、なかなか難しいという話はいただいている。逆に言えば、柿の里バスが豊橋から直通で豊川駅へ行く、豊川市の中にはどこにもバス停を設けずに、直通で豊川駅へ行くという形であれば、なんら妨げるものはないという話はいただいている。

(委員)

- 資料1-1の7ページ、目標1「人にやさしく移動しやすい交通環境を実現する」の中で、自転車と公共交通の利用のしやすさについての満足度を確認されていて、公共交通のしやすさの満足度は目標が45%の設定のところ、昨年度は42.5%で未達成、今年度は40.7%で未達成。通常で見ると昨年度よりも下がっている状況で、考察のところでは「満足度は減少している」という記載のみだが、分析はしているか。

(事務局)

- データを精緻に分析というところは、なかなか難しい分野であるものの、状況証拠というか、この一年に何があったかを振り返ると、やはり大きかったのは昨年度11月に豊鉄バスさんがかなりダイヤを改正されたということもあり、そこは正直大きかったかなと考えている。ただ、昨年度の協議会ではその件も議論して、やむを得ないということだったと考えている。

(委員)

- おそらく、これくらいの1.8%は統計的には有意にならないと思う。下がっていると言っても、本当に下がったかどうかということまで言えないところかと思う。これはこの後継続的に把握して行って、それでも一貫して下がってきているということであれば問題だろうし、来年やったらこの範囲内でちょっと上がるくらいだとすると、ほぼ横ばいのような感じということもあり得るので、数値としてはご参考程度に見て、考えていただけるとよろしいかと思う。

(委員)

- 数字の程度もあるかと思うし、目標値との差も全体的な分析として引き続き行っていただければと思う。

(議長)

- 一部修正もあるので、最終的には私が修正案を確認させていただくということで一任いただければと思う。

- ・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 東部地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について

- ・事務局より、東部地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について、【資料2】に基づき説明が行われた。
- ・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2-1】に基づき説明が行われた。

- ・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 北部地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について

- ・事務局より、北部地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について、【資料3】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3-1】に基づき説明が行われた。

(質疑等)

(委員)

- ・資料の節々でかなり厳しい状況ということや、最後の意気込みの記載にもある通り、「後手後手になってしまって、気が付いたら取り返しのつかないところまで来ている」「バスニュースで認知度とともに危機感を共有する」など、委員会がかなりまずいという状況を把握されていて、市の方からも4月に数字が良くないという話もあって、変わられたばかりの会長が汗をかいていただいている状況かと思う。確かに、数字が満たせていないことや後手後手になったことでのアクションが起こせなかったこととか、利用者の掘り起こしができなかったことが要因かとは思ふ。令和5年度にコロナを見極める点については、できる限りの事をやっていくということで、市民館まつりが全くできないとなると何もチャンスがいかせないというところもあるが、その辺りの開催に関与ができるのであれば、できる手段での対応ということで検討いただければと思う。
- ・継続運行の判断は、今のような厳しい状況がかなりあるところの中でも、今後スピード感をもって積極的にいろいろやっていくという姿は見えたと、「本格運行を継続する」というのは資料3-1に記載の取り組みが「積極的な取組により今後基準の達成が見込まれる」というざっくりした解釈で、どのあたりが特に積極的な部分があったか、実現可能性があるかご判断されたのかを確認したい。なかなか厳しい状況の中、継続することも難しい選択の中での継続という判断だと思うので、補足いただければと思う。

(事務局)

- 事務局が資料3の素案を作った根拠としては、資料3-1の今後の対応で、しっかりと短期でこういうことをやっていく、長期的にはこういうことをやっていくというビジョンが見えているのが一つある。資料3-1の3枚目の下部のグラフを私から説明すると、コロナ前の令和元年が月500人くらい乗っていた。昨年度が収支率15%を少し上回ったが、それが月350人くらいだった。今年度は月260人くらいになってしまっている。会長がおっしゃっていたのが、短期的対策で500人まで戻すのは、今でもコロナで8割くらいしか戻らないと言われていの中で、月500人はなかなか難しいということで、まずは短期的策を講じて15%を超える、月350人を達成していく。そして、ゆくゆくはルートを変更して抜本的に柿の里バスを見直して月500人に乗せていくというビジョンを示していただいたので、我々としても継続していけると考えて、資料3の案を作った。

(委員)

- 市の方もビジョンが明確である、実現性があると確認いただいたところなので、市の方も相談や助言をいただきながら、こちらの取り組みを進めていただいて達成につながればと思う。

(委員)

- 今回達成できなかった項目があって、本格運行の継続となると、記載されているように今後基準の達成が見込まれることが、一つ真のポイントになる。取り組みとしては、改善の方向に向けていろいろご提案いただいているので、しっかりやっていただく事が大事だと思う。次回の判断の時にまた下がっていきると、なかなか厳しい状況になるのかなという気がするので、大変だと思うが、ぜひ取り組んでいただければと思う。
- 支援会員の減少について、これまで柿の里バスの委員が支援会員になっていたところの見直しは、私はこうあるべきと思う。委員の方が、支援会員となって負担するだけでは、動いていただいているのに、さらに支援会員としてもお金を払わなければいけないというのは、ここを柿の里バスの委員ではないような方から、どうやってご支援いただくような形にするかは、ニュースレターなどでの情報共有、危機感の共有と併せて、ぜひ取り組んでいただければと思った。
- また、既存客の減少のところは、どちらもやむを得ない理由だと思うし、ここを回避はできないので、そうなる新規の利用者の開拓になると思うので、その点に関してはご提案いただいているような、まずは短期対策でどれだけ今よりプラスの方に持っていけるかという改善の方向が見えるかがポイントになると思う。それと同時に長期的なルート再編の話もあるが、まずは短期対策としての利用促進活動を中心にご検討いただければと思う。

(委員)

- ・柿の里バスに関して言えば、令和6年に新ルートを開始して改善を図っていくとあったし、グラフもあった。先ほど事務局からも説明があったように、例えば直行で豊川の駅だけで降ろすなら、なんとかできそうだという話があったと思う。もしそうであれば、豊川の駅までいければ、私たちはそこから降りて豊川市内で走っているバスに乗り換えればいい事なので、まず豊川市まで行くというルートができれば、これも時間帯によるが、一便でも二便でもそういうものができれば、もちろん新規会員は当然増えると思う。今は、私も柿の里バスの支援会員になっていない。というのは、購入しても乗っていく場所がない、乗っていく時間が合わない。私の地域のほとんどの人は、買っている人はゼロ。先ほども役員の方達が、骨身を削っていただいているという話を聞いて、乗らないのに買って仕方ないと思いつつ、令和6年に新ルートが本当に開始されれば、きっと私も勧誘するし、みなさんと誘い合わせて買ったりして会員をもちろん盛り上げていきたい。柿の里バスの役員の方達が、そんなにご購入いただいているというのが今まで見えなかった、この会議に出席して初めて分かったというところがあるので、少しそういうところにも報いていきたいなと思っている。ぜひぜひ、令和6年までには新ルート開始、その新ルートの中には豊川駅への乗り入れが実現できるようによろしくお願いします。

(委員)

- ・今の支援会員の形態が、パスポートと引き換えという形なので、乗る方でないと支援しないような形になっているが、乗らない方が支援する、必ずしも入会特典のようなものがこれでいいのかということもあり得る。自分は乗らなくても将来的な利用のために維持していくことや、身近な家族の方、近所の方の高齢者のためには必要だから、年間1,000円であれば地域の足の確保のために自分は支援したいという方からの支援を受け付けられるような仕組みなどを考えていただけないかなと思った。

- ・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 南部地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について

- ・事務局より、南部地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について、【資料4】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4-1】に基づき説明が行われた。

(質疑等)

(委員)

- 民生委員会や老人クラブなど、いろんな場でご説明いただいたり、アピールいただいたりしていることが、少しずつ利用状況の増加につながっているのかなと思うので、こういうところを皆様で共有いただければと思う。
- 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 前芝地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について

- 事務局より、前芝地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について、【資料5】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5-1】に基づき説明が行われた。

(質疑等)

(委員)

- 今年は、豊橋まつりの臨時運行便は実施されたのか。

(オブザーバー)

- はい。

(委員)

- 取り組みのところには書いていなかったが、タイミング的には次の年度になるのか。

(事務局)

- 令和5年度の利用促進についてというところ書いてある。

(委員)

- タイミング的に10月なので、今回の取り組みのご説明の次の一年になるのか。

(事務局)

- 表面に書いていないのは、上半期のことまでしか書いていないため。実際には80人の乗車があった。
- 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 川北地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について

- 事務局より、川北地区「地域生活」バス・タクシーの本格運行の継続について、【資料6】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6-1】に基づき説明が行われた。
- 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。

○協議案第7号 「地域生活」バス・タクシー（前芝地区）の運行車両の変更（案）
について

- 事務局より、「地域生活」バス・タクシー（前芝地区）の運行車両の変更（案）について、【資料7】に基づき説明が行われた。

（質疑等）

（委員）

- 除外認定ということだが、除外された際にバリアフリーの対応が本来必要となるようなお客様の乗車の代替策について、ご説明いただきたい。
- 理由についておっしゃったのが、9人乗りの乗りこぼしがあって13人乗りにしているというお話だが、除外の認定を受けられる理由はどういう理由か。狭隘な道路を通るなどいくつか要件があるが、そのあたりを補足いただきたい。

（事務局）

- 13人乗りは元来、車椅子のスペースを入れると4列目のシートが作れないため、最大で9人乗りになるということだと思う。この路線が、同時に10人、11人乗るケースがすごく多く、まず13人乗りでいきたいと考えている。
- 代替策としては、もう少し勉強しないといけないところ。一つは当市としても福祉でタクシーの乗車支援をしていて、タクシー事業者もすぐ近くにあるので、そちらで考えていきたい。
- 認定期間について、前芝地区のまちを走ると、車がすれ違うのが難しい道路が多くある。狭隘な道路があるということを経由にさせていただきたいと考えている。

（委員）

- この資料に、今おっしゃった点を加えてご説明いただけると良い。代替策の手段の決まりはないが、バリアフリー法に基づいて適用されていないといけないというのが前提の中、特別除外ができるということなので、その点の考えについてはしっかり検討いただくということで、引き続き実施いただきたい。ここでバリアフリーの話が出ると、必ずバリアフリーの方に対する対策はセットでご説明いただくべき。今回は逆に除外することなので、この車両には乗れない方が出てきてしまうということは、セットで

説明いただくのがいいかなと思う。

(議長)

- 私もそのあたりは、もう少し整理された方が良くと思う。単純にこれだけ見ると、車両更新するのであれば、13人乗りの車両で、かつ車椅子を乗せられるような車両にするのがいいのではないかと捉えられてしまうが、そこがその大きさだと狭隘な道路を走れないとか、そういう理由も絡んできているはずなので、どういう理由を基準の適用除外とするのかは、全体としてももう少し整理されて、大体説明いただいてわかったところだが、資料としても整理されておいた方がよろしいかと思う。
- 今いただいた意見をもとに修正いただいて、確認を私の方に一任いただければと思う。
- 議長から協議案第7号について諮ったところ、全会一致で承認された。

(議長)

- 改めて申し上げますと、各地区の運営にあたっては会長様をはじめ、各地区の委員の皆様を中心にご尽力いただいて豊橋市の公共交通が成り立っていると思う。頭が下がる思い。この場で会を代表して私から皆様に感謝申し上げます。引き続きこれからも各地区においてご尽力・ご協力いただくようお願い申し上げます。

○報告第1号 「夏休み小学生50円バス」の実施結果について

- 事務局より、「夏休み小学生50円バス」の実施結果について、【資料8】に基づき説明が行われた。

(質疑等)

(委員)

- 50円バスの事業者としての意義というのは、将来のお客様につながるということで十分理解している。確かに数字は増えているが、実は令和2年度のコロナ一年目は中止で、その前のコロナ前までは実は8,000人の子供達が利用していた。早くマスクが取れて夏休みに乗っていただけるように8,000人とは言わないが、それに近いくらい乗っていただけるように、事業者としても頑張っていきたい。

(議長)

- かなり豊鉄バスさんのところで増やしていただいたんだなという気はしている。
- 全体的に増えている中で、その他市町村のコミュニティバスが半分くらい減っているところは何か理由があると聞いていたが、説明いただいてもよろしいか。

(事務局)

- 令和4年度が400人で令和3年度が925人と過度に減っているところだが、東三河8市町村の中で、今までより正確な数字で計測したところ、減ってしまった市町村がある。

(委員)

- 計測の仕方が変わったため減っているということで、本当に利用が半分になったということではないということでしょうか。

(事務局)

- おっしゃる通り。

○報告第2号 協議会今年度利用促進事業の実施状況について(中間報告)

- 事務局より、協議会今年度利用促進事業の実施状況(中間報告)について、【資料9】【資料9-1】に基づき説明が行われた。

(質疑等)

(委員)

- 絵本が評価されたというところのPRはしていただければ結構。これは他の自治体とは違う取り組みでもあるので、引き続きこういった効果的な取り組みを続けていただけたらと思う。
- 五集印帳の3,600部配布は、各中学3年生に配ったのか。どこに配ったか。

(事務局)

- 市内の中学3年生に配った。

(委員)

- これは初めて拝見して、中身も面白く、目的としてもバスが便利というまさに利用促進。表彰された取り組みも効果があったように、これもある程度効果が出てくるのかなと思う。さらに効果的な対策を考えていく中で、高校生活の中でバスに変える方もいらっしゃる。例えば、自転車で危ない思いをしたという学生さんがいたら、バスでも行けるルートの方だとバスに変えようかなとか、安全性を訴えかけるということでは、高校生でも在学・在籍している学生の方に配る、また保護者に配ることも効果的かと思う。豊橋市は、愛知大学は電車の通学が多いかと思うが、創造大学はバス利用となると、高校3年生も同じように大学進学に向けてや、専門学校もいくつかあると思うので、予算の都合があると思うが、対象を広げて行くことも検討されると効果的かと思う。

(議長)

- ご参考になさっていただければと思う。
- JCOMM は私もちょうど参加していたので、全国的ないろいろな取り組みの中で豊橋市はこうした取り組みが着目されて、表彰を受けたというのは、非常に誇らしいことだと思う。ぜひ、こういう結果を全国にアピールできたことも、一つの協議会としての取り組みの成果ではないかなと思うので、引き続きお願いできればと思う。

○報告第3号 企業シャトル BaaS (バス) 社会実験事業の実施状況について
(中間報告)

- 事務局より、企業シャトル BaaS (バス) 社会実験事業の実施状況 (中間報告) について、【資料10】に基づき説明が行われた。

(質疑等)

(委員)

- 私の方から補足させていただくと、8月、9月は無料の利用期間になっているが、次年度くらいから本格運行を目指すために、10月から有料になっている。今は少し高い値段設定になっていて、それをさらに12月から定期券で買うと半額くらいになるように、料金設定を変えながら、どれくらいが妥当かを探るところだと思う。その影響もあって、湖西市の利用がゼロというのは私もどういう状況か確認できていないが、それに対して豊橋市の方は有料になっても必要として乗っていらっしゃる方がいるという状況だと思う。

(委員)

- 「交通事業者への影響は特段なし」とあることについて、聞き取り調査だったと思うが、どんな風に、交通事業者とはだれか、どこに聞いたのか、もう少し詳しく方法・手段を教えていただけないか。

(事務局)

- 手段としてはお電話させていただいた。東海交通さん、豊鉄タクシーさん、ヨシダ交通さん、豊鉄バスさんの担当の方にお電話した。しっかりと会社としてのご意見ではなかったのかもしれないと、ご指摘いただいて思ったところ。

(委員)

- 大変失礼したというべきかどうかかわからないが、アンケート的な箇条書きで項目を設定していたのか、感覚として聞いたのか、どんな感じだったのか。

(事務局)

- ・感覚としてお聞きした。

(委員)

- ・需要の重なり合いは、バスとバスの間、定時定路線の交通手段の中でも路線が重なるとか、交通モードが違えばあり得ることなので、交通事業者に影響を確認いただいていることはとても良いと思うが、感覚だけではなく、もう一歩なにか突っ込んだ調べ方というのではないのかなとは思っているところなので、なにかご考慮いただけたらと思う。

(委員)

- ・様々な効果や受容性に関する調査は、湖西市側でもやっているのので、そちらともどうい調査をして、どういう結果を得られたかを共有いただくことも、この先重要ではないかと思うので、よろしく願いしたい。

(委員)

- ・「デンソー従業員 意見なし」というのは少し寂しい。引き続きデンソー従業員に聞き取りするとあるので、何かしら参考になることが得られればと思うし、デンソーに関しても聞き方はあるかと思う。交通事業者さんへの聞き方についてはご参考いただいて、より効果的な形になるように。新しいことというのは、結構センシティブな話にもなってくるので、ご配慮いただけたらと思う。
- ・また、原町の利用者数が今日初めてということで、乗車体験をして促進していきたいということだが、停留所の設定の妥当性などもあると思うので、複合的な観点から利用者数を増やすこともそうだし、アンケートを取るということもあると思うが、せっかく新しい取り組みをするということで、地域の方が利用しやすいように引き続き検討いただいて、湖西市とも調整していただけたらと思う。

(委員)

- ・湖西市側のデンソー従業員の方には、昨年、一昨年と2回に渡って調査をしているので、その内容と合わせて聞いていただければ、比較もできて良いのでは。その辺りは情報共有いただければと思う。

○報告第4号 域内路線のダイヤ改正について

- ・委員より、域内路線のダイヤ改正について、【資料1 1】【資料1 1-1】に基づき説明が行われた。

4. 意見交換

(委員)

- 運送事業者の乗務員・運転士の勤務時間・運転時間にかかる法律があって、それを改善基準告示というが、それが令和6年4月に総合的には厳しくなる方向で変更がある。厚生労働省の管轄にはなるが、私の方から説明する。拘束時間が、1日16時間が15時間になり、本来もう1時間分仕事をいただけたものができなくなる。各乗務員の人数が1時間できなくなるということは、その分自ずと乗務員の方を雇用しないといけないことにもつながる。また、勤務終了後の継続休息期間が、今8時間のところ、9時間は確保するようにという形に変わる。これも同じように、次の勤務に向けての勤務ぐりにも影響が出てくるところ。豊鉄バスさんからはダイヤの改正について事前にご相談いただきながら、改善基準告示に備えてということも含めて早いうちから検討された結果なので、ご理解いただけたらと思う。この改善基準告示の改正は、細かいところを含めるといろんなところが変わっているが、今申し上げたところが代表的なところなので、詳しくは厚生労働省のホームページなどにもあるし、支局の方にご相談いただけたら資料等も提供させていただく。また、豊橋市さんは改善基準告示が厳しくなることで、今までのルート編成、ダイヤ編成とは異なった形で乗務員ぐりが難しくなることや、今のタイミングでは乗務員の確保がなかなか難しい、バスの事故が残念ながら多くて、風当たりが強い部分もあってなかなか雇用で苦労しているという事業者さんの話も聞いているので、そのあたりも事業者さんとよく相談しながら改善基準告示の改正も想定したダイヤの検討等に引き続き務めていただけたらと思う。

(委員)

- 愛知県では、ジブリパークの開園により、国内外から多くの来訪者が想定される名古屋東部丘陵地域を中心に、MaaSを先導的に実装する取り組みを2020年度から進めている。その一環として、昨年度に引き続きスマートフォンやタブレット端末向けの経路検索ができるアプリケーション「my route (マイルート)」を活用した実証実験を2022年9月15日から2023年2月15日まで実施している。実証実験では、マイルートを通じて経路検索、デジタルチケットの予約・決済、地域・観光情報や混雑情報などのサービスを提供することで、県民・来訪者の円滑かつ効率的な移動の実現を目指している。なお、県の実証実験とは別になるが、マイルートではデジタルチケットとして豊橋鉄道さん、豊鉄バスさんの1日フリー乗車券が9月15日から販売されているので、ご紹介させていただきたい。スマートフォンやタブレット端末をお持ちの方なら、アプリをダウンロードの上、会員登録することで、どなたでも無料でご利用できる。ぜひ多くの方にご利用いただきたいと思います。

(委員)

- 実証実験ということだが、2月15日以降はどうなってしまうのか。

(委員)

- 愛知県の実証実験としては終わるが、マイルートはトヨタファイナンシャルサービスという会社がやっていて、全国でアプリを展開しているが、これは続いていく。

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