

令和6年度 第3回田原市地域公共交通会議会議録

会 議 名	[第69回] 令和6年度 第3回田原市地域公共交通会議
開 催 日 時	令和6年12月27日(金) 15:00～17:00
開 催 場 所	田原福祉センター 大会議室(3階)
出席者氏名 (敬称略)	(委員) ○田原市副市長 鈴木 亨[会長] ○田原市都市建設部長 河邊 俊和[副会長][議長] ○豊鉄バス株式会社常務取締役 綿貫 琢也 ○豊鉄ミデイ株式会社取締役支配人 西山 恭昭 ○渥美交通株式会社代表取締役 鈴木 雅 ○愛知県タクシー協会豊橋支部長(豊鉄タクシー(株)取締役社長) 長縄 則之 ○豊橋鉄道株式会社代表取締役社長 (代理)坂野 慎 ○伊勢湾フェリー株式会社代表取締役社長 宮脇 幸次 ○田原市老人クラブ連合会長 長神 隆士 ○田原市地域コミュニティ連合会長 眞木 泰弘 ○田原市商工会副会長 天野 英一郎 ○田原市民生児童委員協議会主任児童委員 柴田 邦子 ○国土交通省中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官 (企画調整担当) 宮川 高彰 ○豊橋鉄道労働組合中央執行委員長 松下 裕紀 ○愛知県都市・交通局交通対策課担当課長 (代理)藤原 太陽 ○豊橋技術科学大学建築・都市システム学系准教授 松尾 幸二郎[副会長] ○一般社団法人渥美半島観光ビューロー事務次長 彦坂 真 (事務局) ☐都市建設部街づくり推進課長 鳥居 伸光 ☐都市建設部街づくり推進課 都市政策係長 大堀 篤志 ☐都市建設部街づくり推進課 都市政策係主事 樽谷 佳奈子 ☐都市建設部街づくり推進課 都市政策係主事補 川嶋 勇希 ☐福祉部高齢福祉課長 河合まり子
欠席者氏名 (敬称略)	○公益社団法人愛知県バス協会専務理事 小林 裕之 ○一般社団法人田原青年会議所理事長 鶴飼 啓嗣 ○愛知県田原警察署交通課長 兵藤 収 ○愛知県東三河建設事務所維持管理課長 奥谷 敦史

河邊議長 (都市建設部長)	こと、令和7年3月中旬には豊鉄バスでICカードが使えるようになるということ、それから、これも田原市さんにご相談させていただいておりますサイクルラックバスの実証実験を始めるということで、よりお客様に乗車していただければと思います。
宮川委員 (愛知運輸支局)	ありがとうございます。ただいまの報告事項について質問等ございましたら、挙手にてご発言をお願いします。 愛知運輸支局の宮川です。ご説明があったように、バスの利用者数が増加しているということで、豊鉄バスさんをはじめ、様々な方がご尽力いただいた結果かと思っております。 高齢者や外国人の方等の定期外利用の方が増えているとのことですが、特にこの区間で利用が多いといった分析があれば教えていただきたいです。
綿貫委員 (豊鉄バス)	特にどの区間が多いということは把握しておりませんが、技能実習生の方が多く利用されているということは乗務員から伺っております。そうした方に向けた利用促進やICカードの使い方などを訴求していければと考えております。
綿貫委員 (豊鉄バス)	(2) 伊良湖支線の延伸について ※綿貫委員より説明【資料2】 資料2をご覧ください。「菜の花ガーデン」延伸に伴う伊良湖支線ダイヤ改正の実施について、という資料になります。まもなく開催されます「渥美半島 菜の花まつり」に伴いまして、豊鉄バスといたしましては、令和7年の2月1日の土曜日から3月31日までの土日祝限定ではありますが、3往復伊良湖支線を延長させていただきます。詳細なダイヤにつきましては、お手元に配布されております、田原市さんの公共交通ガイドブックの33、35ページをご覧ください。 今回の延長でお客様の利便性が向上し、私どもとしても増収に繋がればよいかなと思います。田原市さんには大変ご協力いただきました。ありがとうございます。
坂野委員 (豊橋鉄道)	(3) 公共交通に関する利用促進の取組について ※事務局より説明【資料3-1、3-2、3-3】 ※坂野委員より説明【資料3-4】 資料3-4、田原おでかけきっぷの販売実績についてをご確認ください。 田原市博物館様と連携しまして、企画乗車券を発売したのになります。秋の企画展に併せまして10月5日から11月24日に発売いたしました。発売実績といたしましては、表に記載のとおり今年度は99の発売がありました。昨年比13%ほど増加しており、まずまず好調に推移したと感じております。一番下の総評にも記載がありますとおり、弊社では乗車券のデジタル化を進めており、99枚のうちモバイルでの利用が27枚ということで3割弱の方にモバイル乗車券をご利用いただいております。

	博物館様と連携した企画乗車券の発売は今年で3度目になりますが、毎年実績は伸びておりますので、来年度におきましても連携を継続しながら、公共交通の利用促進につなげていきたいと考えております。 資料に記載はありませんが、その他にも弊社が創業100周年を迎えたということもあり、博物館様には渥美線の展覧会を実施いただきました。そちらへ訪れる方も渥美線を多く利用されたと伺っております。誠にありがとうございました。引き続きよろしくお願いいたします。
河邊議長 (都市建設部長)	ありがとうございました。ただいまの報告事項について質問等ございましたら、挙手にてご発言をお願いします。
松尾副会長 (技科大)	資料3-1についてですが、すごく良い取り組みだと感じております。植田車庫へ向かう際はどこかで集合して向かう形でしょうか。
事務局	参加者の方には田原市役所に集合していただき、豊鉄バスさんに出していただいたバスに乗車し、実際に整理券をとって乗車体験のような形で車庫まで向かっています。
松尾副会長 (技科大)	ありがとうございます。来年度からはmanacaで体験できるといいですね。
	(4) 分科会に関する報告について ※事務局より説明【資料4】
松尾副会長 (技科大)	補足になりますが、ライドシェアという言葉や、78条の2号の登録が必要といった説明があったかと思います。ライドシェアというのは、いわゆる白ナンバーの車両で人を輸送すること、あるいは二種免許を持っていないドライバーさんがお客さんを運ぶことができるという制度が想像されると思います。今日本ではライドシェアが2種類に分かれていて、公共ライドシェアというものと日本版ライドシェアというものがあります。道路運送法の観点では78条の2号で定義されているものが公共ライドシェアで、78条の3号で大臣が認めた場合に運行できると記載されているのが日本版ライドシェアになります。現在は非常にややこしい仕組みになっています。 資料中には単にライドシェアと記載されていますので、こちらは公共ライドシェアなのか、日本版ライドシェアどちらを指しているのかを明確に記載していただいた方が良いでしょう。資料の1ページ目に記載があるような、タクシー会社の運転手の代わりを一般の人が行うのが日本版ライドシェアです。その後のページにある、飲食店組合でドライバーを雇ったりするというのは、公共ライドシェアかボランティア輸送のことを指していると思います。公共ライドシェアは自家用有償運送というものになり、公共交通会議で承認を得られれば運行ができるというものになります。逆に日本版ライドシェアは公共交通会議の承認を得なくても運行できるということです。 今3つほど語句が混在していますので、そちらを整理しながら議論を進めてい

	ただければと思います。 〔 3 協議事項 〕 (1) ぐるりんミニバス「中山線」のデマンド交通実証実験について ※事務局より説明【資料5-1、5-2、5-3、5-4】
松下委員 (豊鉄労働組合)	豊橋鉄道労働組合の松下と申します。今回は実証実験ということで日月火の3日ということですが、祝日については、どのように対応されるのか確認させていただければと思います。
事務局	祝日についても曜日どおりに対応させていただきたいと思います。
松尾副会長 (技科大)	中山線でカバーできない区域があり、ある程度利用があるかもしれない地域の利用者を増やすということで、その区域をカバーするために、デマンド運行を行うということが目的にあると思います。 さっき事務局の方から、説明があったように、他の地域ではデマンドを入れると利用者が減るといふ事例もあります。伸びるという事例もないことはないですが、利用者が減少することも起こり得ます。主な要因としては予約の抵抗が大きいと考えられます。今回の実証実験では、定時定路線型のほうが予約しなくてもそこに行ったら来るし、あらかじめ時間をわかっているの、お出かけを計画しやすいという傾向の方と、決まった時間だと自分に合わないから、予約してでも自由度があった方がいいという傾向がある方とに、利用者の意見が分かれるのではないかなと思っています。 定時定路線に慣れている方もいらっしゃいますので、いきなり全部をデマンドにするというのは、個人的にすごく懸念がありました。そこで田原市さんと議論する中で、曜日によって運行方式を変えるということで調整していただきました。 質問というかお願いになりますが、これから今利用している方にもデマンド運行の周知をされると思います。もし予約制になったら、デマンドと定時定路線のどちらを使いますか、ということヒアリングしていただければと思います。特に日月火はデマンドになるけど、予約して乗るのか、あるいは曜日を变えてでも定時定路線に乗るのかというアンケートをやっていただくと、非常に重要なデータが得られると思います。ほぼ全員が曜日を变えて定時定路線に乗車する可能性もありますし、逆にそのまま予約してでもこの曜日に使うという方もいると思います。 せっかくの実証実験ですので、実証する前からそうした調査をしていただけるといいのかなと思います。
事務局	ありがとうございます。アンケートの内容につきましては、分科会の方で詰めていければと思っております。また、こちらの中山線を利用いただいている、障がい者の福祉施設に通っている方が数名いらっしゃるのですが、その施設には事前にご連絡して、予約制でも利用できるということを確認していただいております。そうした方々の移動をカバーすることも含めて進めていければと思います。よろしく願いいたします。
宮川委員	愛知運輸支局の宮川です。スケジュールを念のため確認させてください。

(愛知運輸支局)	先ほど3月のところで運行内容の承認という形に訂正されるとお話がありました が、スケジュール表のどおり6月が最終確定ということでよかったでしょうか。先ほ ど松尾先生からお話があったような、アンケート等を取られる場合、時間に余裕が あったほうがよいかと思うのですがいかがでしょうか。
事務局	3月の第3回の会議で承認をいただき、この形でやりますというのを固めたうえ で運行事業者を募集する必要があります。 そういった理由で今回変更をさせていただきたいと思いますので、よろしくお願 いいたします。
河邊議長 (都市建設部 長)	ただいまの協議事項について、承認いただける方は挙手をお願いします。 ※全員挙手。全会一致で承認。
河邊議長 (都市建設部 長)	(2) 田原市地域公共交通会議財務規則の改正について ※事務局より説明【資料6-1、6-2、6-3】 ※質疑等なし ただいまの協議事項について、承認いただける方は挙手をお願いします。 ※全員挙手。全会一致で承認。
河邊議長 (都市建設部 長)	(3) ぐるりんバス「市街地線」の運行ダイヤの変更について ※事務局より説明【資料7-1、7-2、7-3】 ※質疑等なし ただいまの協議事項について、承認いただける方は挙手をお願いします。 ※全員挙手。全会一致で承認。
松尾副会長	(4) 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価(案)につ いて ※事務局より説明【資料8】 中部様式について何点か確認させていただければと思います。

(技科大)	スライドの6ページにある、計画の目標の達成状況とその理由についての考察で、市内公共交通の目標の達成状況が記載されていますが、このタイミングでは令和5年度までの記載でよろしかったでしょうか。会議の冒頭で伊良湖本線・支線の実績が好調だというお話がありましたので、こちらにも反映できると良いかと思えます。
宮川委員 (愛知運輸支局)	まず、こちらの中部様式を国に提出していただきますと、国で二次評価というものをさせていただきます。学識者を含む方から評価をいただく際に、こちらの中部様式を使わせていただく様式になります。この中部様式につきましては、補助事業に関する評価に加えて、公共交通計画がどの程度推進されているかを併せて評価を行う形になっております。 補助金については前年10月から9月までの年度で評価していただくのですが、公共交通計画の事業については会計年度と同じ4月から3月で進めていただいていると思います。松尾先生からご質問があった資料中のR5年度というのは、公共交通計画に基づいた目標値に対する進捗状況だと認識していただければ良いのではないかと考えております。 どちらの年度に基づく数値なのかを資料に書き加えていただくとよいと思います。細かい内容についてはこちらでも確認させていただいて、今日評価をいただいた内容を損なわない範囲で、見せ方や記載方法を事務局さんと一緒に考えていきたいと思っておりますので、ご承知おきをいただければと思います。 最初に豊鉄バスさんから提示していただいた資料というのが、幹線補助に関するもので、愛知県さんの計画に記載されている目標数値ということになります。できるだけリンクした方が適当だとは思いますが、必ずしもリンクしているとは限らないという状況がございます。ですので、田原市の公共交通会議としての評価を行う際は田原市の公共交通計画に基づいて数値に則って評価をしていただくのが正しいかと思えます。各路線の年度ごとの目標については達成しているということをおの中に盛り込むことも可能ですが、田原市の評価対象になるのは田原市の公共交通計画に基づく数値になるかと思えますのでよろしくお願いします。
松尾副会長 (技科大)	可能であれば考察の部分に令和5年度は19.4まで増加し、次年も増加傾向であるという評価を記載していただくと良いのかなと思います。 もう1点は次の7ページのコミュニティバスの評価ですが、ここの考察の内容と別添1の⑤目標・効果達成状況の考察が若干、書いている意図の違うようなものが記載されていると思います。別添1では「臨海企業従業員の一部移転等により、利用者は増加傾向」とあり、中部様式では「臨海企業従業員が一部移転したが、利用者は高い状況」と記載されています。ポジティブな評価なのかネガティブな評価なのか、異なっていますので、語句を統一していただければと思います。また、サンテパルク線についても相違がありますので、そこを統一していただければと思います。
事務局	ありがとうございます。確認して修正させていただきます。
河邊議長 (都市建設部)	本件につきましては、先ほどご指摘いただきました内容については修正をさせていただきます、会長一任ということでご承認いただければと思います。

長)	ただいまの協議事項について、承認いただける方は挙手をお願いします。 ※全員挙手。修正内容については会長一任で承認。
宮川委員	(5) 地域公共交通計画（令和7年度）別紙の変更について ※事務局より説明【資料9】。 EV車両が導入できなくなったということは承知したところですが、乗車定員が36名から29名になったのは車両の都合によるものでしょうか。36名分の輸送力が必要になった等の理由があれば教えていただきたいです。
事務局	こちらは導入予定車両のサイズの都合による変更になります。
河邊議長 (都市建設部長)	ただいまの協議事項について、承認いただける方は挙手をお願いします。 ※全員挙手。全会一致で承認。
綿貫委員 (豊鉄バス)	【4 その他】 (1) 意見・情報交換 豊鉄バス交通系ICカード「manaca」導入について、という資料をご覧ください。先ほどから話題にも挙がっていますが、令和7年3月の中旬を目標に豊鉄バスにもICカードの導入を予定しています。それに伴いまして、定められた事業者間を90分以内に乗り継いで乗車した場合には乗継割引を適用いたします。今は渥美線と、豊鉄バスの間で乗継割引を実施しております。こちらにつきましては乗継割引券というものを発行していますが、ICカードが導入されることで手続きが簡易になります。割引の金額につきましては現行の80円を継続いたします。 それに加えて、豊鉄バスと豊鉄バスを乗り継いだ際にも90分以内のご乗車であれば割引を適用させていただきます。例えば買い物に行っていたいで帰りに乗っていただく場合でも80円の割引をさせていただきます。このように利便性を向上させ、利用促進を図っていきたいと思っております。 こちらの制度につきましては、豊橋鉄道と豊鉄バスの相互間のみ対象で、コミュニティバスは対象外になりますのでご了承ください。また、こちらについては「manaca」のみ対象になりますので、他のICカードでのご利用については割引が適用されませんのでご承知おきください。 このようにICカードの導入によって割引の拡大や、利便性向上に努めてまいりますので、ぜひご利用をお願いします。

坂野委員 (豊橋鉄道)	資料はありませんが、子育て応援施策の一環といたしまして、子ども用のmanacaを利用して名古屋鉄道の全線と豊橋鉄道の渥美線・市内線に乗車された場合にはマイレージポイントを100%還元するというキャンペーンを行っております。最初はmanacaにチャージしている現金から運賃を差し引きますが、翌月以降に還元させていただくというものになります。ぜひこの機会にご家族連れで渥美線をご利用いただければと思いますのでよろしくお願いします。
松尾副会長 (技科大)	田原市さんと大学で連携して、社会活動等について一緒に研究するという事業がございまして、その一環で協力をいただいている研究の報告になります。また、公共交通計画でも高校生に対して、公共交通に関するアンケートを一定期間ごとに行うという形になっていますので、その一環といった位置付けで、今研究を進めております。そちらが一部まとまったところもありますので、中間報告という形で簡単にご紹介させていただきます。 資料のスライドの2ページ目をご覧ください。市内の各高校にアンケート調査を実施して、伊良湖本線・支線の利用実態について調査を行いました。併せて保護者の方に対して通学定期の利用意向を調査しております。最終的に定期補助の比率を変えた場合利用がどの程度になりそうかというのを予想するものになります。 スライドの4ページにアンケートの概要が記載されています。今回の調査は2024年の10月から11月にかけてアンケートを実施し、各3つの高校の生徒さんに回答してもらいました。前回の高校生アンケートは高校生だけに調査をしたというものになっており、その場で書いて先生に提出する方式でしたので、回収率が非常に高かったのですが、今回はどうしても保護者の方に対して質問をしたいということもあり、家に持ち帰ってウェブでアンケートを実施していただいたこともあり、回収率が、高くない高校もあります。ただ、分析するにあたっては十分な回答が得られています。 9ページ目を見ていただくと、各高校別の通学利用手段の実態をまとめています。晴れの日には自転車を利用しているという方は、雨の日になると送迎での通学となりますが、ピンクで示されている豊鉄バスの利用者については雨の日でもあまり変わらないという結果が得られました。 続きまして12スライド目になります。答えてくれた生徒さんの住んでいる地区から、各高校までの距離というのを算出し、その距離別にどんな通学手段になっているのかという割合を示したものです。目安として10kmを境に徒歩や自転車通学がなくなるということがわかります。また、隣の14ページを見ていただくと、15kmぐらいまでは送迎が増えるのですが、15kmを超えると数が減少します。そして13ページ目ですが、自転車や自家用車の送迎を超えた長い距離になると割合が増えるのが豊鉄バスになります。 右下の15ページ目には、保護者の方に定期が1ヶ月どのぐらいの額なら許容できますかということを聞いています。現在の豊鉄バスを利用している家庭と利用していない家庭の両方に聞いておりますが、平均的な許容額にかなり差が出ていることがわかります。 あとは、19スライド目を見ていただくと、田原市の公共交通が不便と感じているかを理由として、転居を考えたことがあるかを聞いています。公共交通が不便であると感じることを主な理由に、転居を考えたことがあるのが、現在の世代では1

	0%、子どものことを考えた際に30%ほどになっています。公共交通の充実度合いが一定程度居住意向に影響を与えることを示しています。 それ以降では先ほど言った、定期の補助の比率を変えたときに、利用がどのくらい変わるのかを数学的に計算しているものです。予測をする段階で、わかったことがいくつかあります。23ページ目を見ていただくと、自転車で通学する際に限界の距離というのが、女性の方が控えめで、男性のほうが、より自転車で遠くまで通学しようとする傾向があることがまず一つあったということがわかります 24ページ目では、送迎か豊鉄バスかどっちを選択するかという際に、定期代が高くなると送迎を選びやすい、定期代が安いとなると豊鉄バスを選びやすいということと、さらに、距離についても長距離になると送迎が限界を迎えてバスを利用するようになるといったことが数学的な分析でも明らかになりました。 最後が需要予測ということで、27ページは、現在の3割補助に対して、その定期補助の額を変えた場合に、豊鉄バスを利用する比率がどのくらい変わるかというものを示しています。例えば、成章高校であれば一番上の青いところの実践になります。現状だと大体34%ぐらいですが、5割補助にすると、それが37%になるという予測ができます。 最終的にそれを人数に直したというのが28スライド目です。現状、今赤く囲ってある3割補助の人数が235とありますが、これが5割補助にすると、20人ぐらい、少なくとも10人は増加するのではないかと予想しています。アンケートをやると無意識に利用するという回答が増加しますので、そちらを補正した255名程度の増加にとどまるのではないかと予想しています。 それ以外にも資料をつけていただいています。今回紹介したこと以外にもいろいろ質問していますので、また興味がありましたらご覧いただければと思います。長くなりましたがありがとうございました。
事務局	3点ほどお知らせをさせていただきます。まず1点目としては、お手元にある通り広報たはら10月号にて8ページに渡って公共交通の特集を組んでいただいております。こちらでは豊鉄バスの運転手さん・渥美線の運転手さんにもインタビューへご協力いただいておりますので、ぜひご覧ください。 2点目として、今月の中旬に公共交通ガイドブックが全戸配布されております。こちらにはバスの時刻表や路線図などがわかりやすく冊子になっておりますので、ご活用ください。 3点目ぐるりんミニバス中山線のバス車両のラッピングを新しくさせていただく予定がありまして、お手元に配らせていただいたものが新しいデザインになっております。田原市は花のまちと言われておりますので、今回はアジサイをイメージしたデザインになっております。ぜひご覧ください。 (2) 次回の開催予定について
事務局	ありがとうございました。それでは次回開催予定でございます。 次回公共交通会議につきましては3月の開催を予定しております。 それでは皆さん、長時間にわたり、慎重審議いただき誠にありがとうございました。

	た。これをもちまして会議を閉会させていただきます。
--	---------------------------