

第 26 回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日 時：平成 27 年 8 月 12 日（水） 13：30～16：10
- 2 場 所：豊川市勤労福祉会館 視聴覚室
- 3 出席者：山脇 実 委員（豊川市長）
渥美 昌之 委員（豊川市健康福祉部）
伊藤 充宏 委員（豊川市市民部）
小久保 信 委員（愛知県振興部 浅田 裕人 代理出席）
長縄 則之 委員（豊鉄バス株式会社）
小川 健司 委員（豊鉄タクシー株式会社 上村 正美 代理出席）
鈴木 榮一 委員（愛知県タクシー協会豊川蒲郡支部）
戸苅 敏雄 委員（豊川市連区長会）
加藤 俊英 委員（一宮地区区長会）
渡辺 晴美 委員（音羽連区）
大桑 西久 委員（御津連区）
柴田 廣章 委員（小坂井連区）
川上 陽子 委員（豊川市老人クラブ連合会）
伊奈 克美 委員（（特非）とよかわ子育てネット）
中野 瑳紀子 委員（こすもすの会）
白木 広治 委員（中部運輸局愛知運輸支局）
杉浦 政晴 委員（愛知県東三河建設事務所）
荘田 慶一 委員（豊川市建設部 鈴木 高 代理出席）
小久保 浩 委員（愛知県豊川警察署 大久保 歩 代理出席）
伊豆原 浩二 委員（愛知工業大学客員教授）
廣島 康裕 委員（豊橋技術科学大学客員教授）
- 4 欠席者：古田 寛 委員（社団法人愛知県バス協会）
長坂 和俊 委員（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
岩田 明 委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
- 5 事務局：鈴木課長、吉田課長補佐、小木曾係長、須藤主任、橋爪主任（人権交通防犯課）
- 6 傍聴人：7 名
- 7 次 第
 - (1) 報告事項
議題 1：平成 27 年 6 月までの豊川市コミュニティバスの運行実績
議題 2：地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果
議題 3：姫街道周辺のダイヤイメージの検討状況（豊川国府線・音羽線・御津線）
 - (2) 協議事項
議題 1：豊川市 1 日フリー乗車券の販売
議題 2：OD 調査の調査概要
議題 3：豊川市コミュニティバスの運行計画の変更
議題 4：生活交通確保維持改善計画の変更
議題 5：豊川市地域公共交通網形成計画の骨子

(3) その他

8 議事内容

事務局： 本日は、皆様方におかれましては、大変お忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。本日の会議には、傍聴を希望される方がお見えになられております。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ますので、今回の会議は公開とさせていただきたいと思ひます。ご了承のほどお願いいたします。

次に、委員名簿につきましては、お手元に資料として配布させていただいております。なお、公益社団法人愛知県バス協会の古田 寛（ふるた ひろし）委員、愛知県交通運輸産業労働組合協議会の長坂 和俊（ながさか かずとし）委員、中部地方整備局名古屋国道事務所の岩田 明（いわた あきら）委員は、ご都合により欠席されています。また、愛知県振興部の小久保 信（こくぼ まこと）委員の代理として、浅田 裕人（あさだ ひろと）さま、豊鉄タクシー株式会社の小川 健司（おがわ けんじ）委員の代理として、上村 正美（うえむら まさみ）さま、豊川市建設部の庄田 慶一（しょうだ けいいち）委員の代理として、鈴木 高（すずき たかし）さま、愛知県豊川警察署の小久保 浩（こくぼ ひろし）委員の代理として、大久保 歩（おおくぼ あゆみ）さまにご出席いただいておりますので、ご報告させていただきます。それでは、会議の開会にあたり、本会議の会長である山脇市長があいさつを申し述べます。

市長： 本日は、委員の皆様方におかれましては、大変、暑い中、ご多忙中にもかかわらず、豊川市地域公共交通会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日ごろから市政にご理解とご協力を賜り、重ねてお礼申し上げます。本市のコミュニティバスについては、本会議において委員の皆様方にご検討・ご協議いただきながら、適宜、路線の追加や運行の見直し、利用促進策などの展開により、利用者は平成23年の運行開始以来、年々増加している状況です。これも皆様方のご理解とご協力のお陰だと、感謝いたしております。さて、本日の会議では、これまでの会議において決定をした、改善の方向性に基づき、平成28年10月に予定をしている路線の見直しに向けた検討や法改正により策定が必要となった、「豊川市地域公共交通網形成計画」の骨子についてなど、ご協議いただきたいと存じます。後ほど事務局から、説明させていただきますので、よろしく願ひいたします。ただ今も申し述べたとおり、本年度は来年度の路線の見直しについて、具体的な事項を検討・決定する大事な年となり、引き続き本会議が重要な役割を果たすこととなります。多くの市民の皆さまにご利用いただき、地域からも愛されるバス路線とするためにも、皆様より貴重なご意見、ご検討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、あいさつとさせていただきます。どうぞ、よろしく願ひいたします。

事務局： なお、山脇市長は他の公務のため、ここで退席をさせていただきますので、よろしく願ひいたします。それでは座長、会議の進行をよろしく願ひいたします。

座長： 会議に入らせていただきますが、始めに本日の議事録署名人を指名させていただきます。本日は、豊川市市民部の伊藤 充宏（いとう みつひろ）委員と、こすもすの会の中野 瑛紀子（なかの さきこ）委員に願ひいたします。では、次第に従って、会議を進めます。

報告事項（1）「平成27年6月までの豊川市コミュニティバスの運行実績」について、事務局より説明・報告をお願いします。

事務局： それでは、報告事項（1）「平成27年6月までの豊川市コミュニティバスの運行実績」

について説明します。「1-1 豊川市コミュニティバス利用者数の推移」について、中段の折れ線グラフでは、平成24年度以降のコミュニティバスの利用者の推移を年度別に示しています。平成25年5月に豊川市民病院移転に伴う大幅な路線見直しを行った結果、利用者数は増加傾向にあり、平成27年度の4月から6月までの期間では、いずれも前年の利用者数を上回っています。また、平成27年6月においては、利用者数が1月あたり過去最大の7,536人となっています。平成23年11月の運行開始から平成27年6月までの44ヶ月間の利用者総数は、約28.0万人となっています。

次に、「1-2 路線別の月別利用者数の推移」について説明します。ここでは路線ごとの利用者の推移を年度別に示しています。下段の平成27年度の表をご覧ください。豊川国府線では5月・6月の利用者数を前年の同月と比較すると、それぞれ300人ほど増加しています。また、平成27年5月に路線の見直しを行った御津地区地域路線については、苦戦している状況ですが、今後の推移を注意深く確認しながら、地域協議会と連携し、知恵を出し合い、利用者の拡大に繋げていきたいと考えています。

以上で、報告事項(1)「平成27年6月までの豊川市コミュニティバスの運行実績」の説明を終わります。

座長：何かご意見はございますか。御津地区地域路線などは利用者数が少ない状況にあります。地域で改善策などを検討する必要があるかもしれません。

特に意見等も無いようなので、ご確認いただいたということで次の議題に移ります。

報告事項(2)「地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果」について、事務局より説明・報告をお願いします。

事務局：報告事項(2)「地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果」について説明します。

「2-1 二次評価結果」について、豊川市のコミュニティバスは、一部路線において国の補助メニュー「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」を活用し、運行しています。そのため、効果的な事業活用のために「自己評価」を実施し、当会議でも協議をいただいた上で、平成27年1月に中部運輸局へ報告を行っています。先般、報告した「自己評価」を踏まえた評価結果について、中部運輸局より通知がありましたので報告します。「継続した利用促進策に取り組み、年々着実に全体の利用者数が増加しており、再編後の評価を適切に実施していることが大変評価できます。今後は、民間バス路線の競合について検討を深めるとともに、更なる利便性向上に向けた議論が展開されるよう期待します。」となっています。豊川市では、この評価結果を参考としながら、「豊川市地域公共交通総合連携計画」に位置付けられている目標の達成に向けた取り組みを引き続き行っていきます。

以上で、報告事項(2)「地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果」についての説明を終わります。

座長：何かご意見はございますか。中部運輸局愛知運輸支局からは概ね良い評価をいただいています。

特に意見等も無いようですので、ご確認いただいたということで次の議題に移ります。

報告事項(3)「姫街道周辺のダイヤイメージの検討状況(豊川国府線・音羽線・御津線)」について、事務局より説明・報告をお願いします。

事務局：それでは報告事項(3)「姫街道周辺のダイヤイメージの検討状況」について説明します。「3-1 路線体系の改善の方向性」についてですが、イメージ図に示されているとお

り、コミュニティバス豊川国府線・音羽線・御津線並びに豊鉄バス新豊線・豊川線について、それぞれ姫街道を並走している区間が存在するため、市全体としてのバスのサービス水準の向上を目指して、豊川市民病院から東の区間については豊鉄バス主体での運行を想定しながら、コミュニティバスの運行本数を減便し、その分を利用が多い市民病院から西の区間の運行本数を増便すること、そしてこの改善に際して、バス車両は現状の1台での運用として運行経費を現状より増加させないことを基本とする「改善の方向性」を第24回会議にてご承認いただきました。

「3-2 今後のスケジュール」については、当初は今回の会議にて豊川国府線・音羽線・御津線における姫街道沿線のダイヤ等をお示しする予定でしたが、現在、複数案を事務局にて慎重に検討を行っており、費用面も含めた運行事業者との調整を行える段階に至っていないため、今回は検討状況の報告のみとして、次回の第27回会議にて姫街道沿線のダイヤ並びに関連する他の路線のダイヤ等をお示ししたいと思います。そして、3月の第28回会議にて見直しの概要をまとめまして、来年度の第29回会議にて最終的なご協議をいただき、平成28年10月に見直しによる運行開始を目指しています。

続きまして、「3-3 運行ダイヤの考え方とイメージの例」について、バス車両は、各路線、現行の1台ずつでの運用により運行経費の増大を抑えながら、豊川市民病院以西の運行本数を増やすため、豊川市民病院の外来受付時間外となる時間帯を中心として、豊川市民病院と各地域の接続は国府駅における他の路線への乗り継ぎも想定した効率化を検討しています。ページ上段は、豊川国府線・音羽線・御津線の現行のダイヤをそれぞれの路線別、時間帯別に棒グラフで示したイメージ図となり、下段は、変更ダイヤの一例を示しています。なお、下段のイメージ図については、運行事業者とも未調整の段階のため、あくまで効率化に際して考慮が必要となるポイントを示す基礎的な資料とお考えください。

上段の図の上から三段目、豊川国府線の10時台のグラフは現行のダイヤを示しています。10時20分頃に「豊川駅前」を出発し、「豊川市民病院」、「国府駅」を経由して「ゆうあいの里」に11時台に到着し、その後「ゆうあいの里」を出発し「国府駅」、「豊川市民病院」を経由して「豊川駅前」に12時台に到着します。次に、下段の図の上から二段目、豊川国府線の11時20分台をみると、「ゆうあいの里」を11時20分頃に出発した後は「豊川駅前」まで行かずに「豊川市民病院」にて折り返すこととしています。さらに休憩後の13時台、14時台についても「豊川駅前」までは行かずに「ゆうあいの里」と「国府駅」までの区間の運行本数を増やしています。次に、上段の図、一番下の欄、現行の御津線の12時台のグラフをみると、昼休憩後12時50分台に御津地域内の「あかね児童館」を出発し、「国府駅」、「豊川市民病院」を経由して「市役所」に到着し、その後「市役所」にて折り返し「あかね児童館」に向かうダイヤとなっています。一方、下段の変更イメージの図の下から3番目、御津線の13時台の部分をご覧いただくと、「あかね児童館」を出発した後は、「豊川市民病院」までは行かずに「国府駅」止まりとし、その後「国府駅」から「あかね児童館」までの区間の運行本数を増やすダイヤとなっています。また、下段の図の赤色の矢印は、国府駅での他路線への乗り継ぎへの考慮を示すものとなっています。

以上、事務局では、利用実績を基に利便性の確保・向上を意識しながら、最適と考えら

れるダイヤを慎重に検討している状況であり、次回会議以降、姫街道沿線のダイヤについて示す予定で考えています。

以上で、報告事項（3）姫街道周辺のダイヤイメージの検討状況についての説明を終わります。

座長：何かご意見はございますか。

委員：豊川市民病院以西の運行本数について、どの程度増える可能性がありますか。大体でよいので教えてください。

事務局：本日資料で示したダイヤイメージについては、運行事業者と調整前であり、経費の面においても現路線の運行経費の範囲内に収まるかどうか、まだ、検証できていない点をご理解いただきたいと思います。最大限本数を増やした場合のダイヤのイメージとしています。各路線の本数は、豊川国府線については、ゆうあいの里、国府駅方面から豊川駅前までの便は現行の5便からイメージでは2便に減少しています。音羽線については、音羽方面から国府駅、豊川市民病院を経由して市役所へ入る便が現行は午前と午後で2便ありますが、イメージでは0便になっています。音羽方面から豊川市民病院までの便は、現行の2便からイメージでは4便に増加しています。また、音羽方面から国府駅までの便については、5便から6便に増加しています。御津線については、市役所までの便が現行の4便からイメージでは2便に減少しています。御津方面から豊川市民病院までの便は現行5便、イメージでも5便と変化なし、御津方面から国府駅までの便は8便から10便と2便増加しています。今後、運行事業者と調整しながら、現行よりも経費を増加させないことを基本に、豊川市民病院より西側の市域の本数なるべく増やすように、また、豊川市民病院を通る便に関しては豊川市民病院の診療時間も配慮もしつつ、さらに国府駅で乗継ができるような検討も行うようにします。

座長：次回会議には、ダイヤの確定版（案）が提案できますか。

事務局：次回会議は、運行事業者との調整を済ませ、概ね確定したものを提案させていただく予定で作業を進めています。

座長：他にご意見はございますか。

委員：豊川国府線について、現在のダイヤでは豊川駅に19時40分頃の到着が最終便になっていますが、ダイヤイメージでは18時10分が最終便になっています。バスの運行時間帯として、もう少し遅くても良いのではないのでしょうか。たとえば、夏季と冬季で最終便の運行時間が異なるなどは承認されないものなのでしょうか。

事務局：現行の最終便の利用者数の状況より判断し、今後調整していきたいと思えます。

座長：市域全体のバスの運行本数に関して、特に豊川市民病院より東側については豊鉄バスの新豊線・豊川線も運行しているため、豊鉄バスの運行本数も含めて検討する必要があります。今後、豊鉄バスともダイヤ調整などを含め、詳細を詰めるようにお願いします。

座長：他にご意見等は無いようなので、次の議題に移ります。

続きまして、協議事項に入ります。協議事項（1）「豊川市1日フリー乗車券の販売」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局：それでは、協議事項（1）「豊川市1日フリー乗車券の販売」について、説明します。この協議事項については、前回会議で基本的な実施事項についてすでに承認をいただいておりますが、発売金額等の詳細について、関係部局との協議が整いましたので、ご協議を

お願いするものです。

(5)「発売金額」は、今年度も昨年度と同様に、大人500円、小人250円で実施を計画しています。

続きまして、(7)「適用方法」については、乗車券の発行者は豊鉄バス(株)及び豊鉄タクシー(株)となります。有効期限は、発行期間中の1日限りとし、払い戻しは不可となります。

次に、(8)協賛団体についてですが、こちらは1日フリー乗車券を購入した場合に、特典を付与することを考えており、特典に対する協賛を、豊川市開発ビル(株)さん、JAひまわりさん、(株)本宮さんから頂く予定となっています。具体的な協賛内容については現在、細部を各団体と事務局において協議・調整していますが、1点目として「豊川体育館前」バス停に近接するプリオの2Fにあります喫茶店「カフェ・ド・プリオ」での飲食割引、2点目として、千両三上線の「馬場町」バス停、音羽線・音羽地区地域路線の「ひまわり農協音羽」バス停、一宮地区地域路線の「グリーンセンター一宮」バス停に近接するJAひまわり「グリーンセンター豊川・音羽・一宮」のいずれかの店舗にて、地産のコロッケ等の進呈、3点目として、本宮の湯における入湯料金の割引となります。現在、乗車券、案内チラシの作成を進めている状況です。

続きまして、(9)「周知・広報」については、広報とよかわ、ホームページ、そしてバス車内並びにバス停へのポスター掲示等を行うことなどにより周知を図っていきます。

以上で、協議事項(1)豊川市1日フリー乗車券の販売についての説明を終わりますが、PR作業や関係部署との最終的な調整・手続きについて、事務局に一任していただくことを含め委員の皆様のご承認のほど、よろしく申し上げます。

座長： 何かご意見はございますか。

委員： 今年度の1日フリー乗車券の特典は、プリオ内のカフェ・ド・プリオの飲食の割引、音羽地区・一宮地区等のグリーンセンターで地産コロッケなどの進呈、本宮の湯の入湯料の割引とのことですが、協賛の募集は公募等により幅広く行った結果、この3団体になったのでしょうか。協賛については、協賛団体にとっても広報活動となるため、メリットは多いと思います。1日フリー乗車券の使用した結果、バスを利用し各地域に行って特典を受け、まわってよかったと思ってもらえるように協賛団体が市内にちりばめられている方がいいと思います。

事務局： 協賛団体については、公募等による募集は行っていません。事務局で市の商工観光部局等に打診をし、紹介を受けた企業等へ依頼をしている状況です。昨年度は、JAひまわりは協賛団体に入っておらず、今年度から新たに参画いただいています。JAひまわりに関しては、グリーンセンターの3店舗で協賛いただけるため、昨年度より特典を受けることができる施設数は増加しています。ちなみに、昨年度協賛をいただいていた1企業は、今年度については見送りたいということで、結果的に3団体となりました。協賛していただける企業等の情報があれば個別にご紹介いただければと思います。一方で、乗車券に協賛企業の情報を盛り込んでいますが、乗車券そのものの大きさもポケットサイズであるため、協賛団体が多すぎるのも情報量の関係で難しい状況もあります。事務局としても市内のバス路線の中で、バランスよく特典が受けられる施設等があると良いと考えています。

委員： 御津方面で協賛団体に関わる施設がなく寂しい状況です。御津商工会に問い合わせ、商店やJAなども検討してほしいと思います。

事務局： 来年度以降に、協賛団体を募るような事業等があれば、各地区の商工会等への打診も検討したいと思います。バスに乗っていただいた方への協賛なので、可能な限りバス停が近くにある施設等での協賛があれば良いと思います。

座長： 地区ごとに1・2ヶ所あることが望ましいとは思いますが、来年度以降、同様の事業等があれば、事務局も地元の商工会や商店街などにも相談してほしいと思います。

料金や期間についての協議も必要になるとは思いますが、いかがでしょうか。

委員： 協賛団体について事務局の説明では、来年度以降に必要なに応じて検討するというのですが、本件は協議事項なので、直ちに、協議や検討はできないでしょうか。

事務局： 本件については、前回会議にも協議事項として提案しています。スケジュール上、今から今年度の協賛団体を増やすのは難しい状況です。

座長： 今年度に関しては、協賛団体についてはご了承いただきたいと思います。

事務局： 来年度からは、フリー乗車券は通年運用を考えているので、特典そのものを付けるかどうかは今後の検討内容となります。今年度までは、フリー乗車券は2ヶ月間の販売で、豊川市コミュニティバスそのもののPRの意味合いを含めていたので協賛を募り、協賛いただける団体もありましたが、通年販売になるとおそらく協賛は難しい旨をご理解いただきたいと思います。

委員： 今年度は厳しい旨は承知しました。多くの地域に公平となるように委員に提示して声掛けをしてほしいと思います。

座長： 1日フリー乗車券が通年運用になると、いわゆる「限定商品」ではなくなります。公共交通の利用促進の一つの施策として展開するのかどうか考える必要があります。例えば愛知県ではエコモビ（エコモビリティライフ）を推進しており、秋からはキャンペーンを予定しています。これは、バスを使えば環境に優しい点、バスを使ってまちを歩くことで、健康増進にもつながるなど別の視点から利用促進につなげるものです。運賃だけの話ではなく、違う部局との連携や企業との連携を深めて有効活用していくなど、1日フリー乗車券を通年運用するには色々な視点からの利用促進が必要になるため、皆さんで議論していただいて広い視点で判断すると良いと思います。

委員： 「夏休み路線バス探検キャラバン」について、なるべく参加希望者を断ることがないように、事業を2回実施することは困難かという意見を前回会議で出しました。今年度の募集数と、実際の申込者数、どのくらいの人数を断ったのかを教えてください。予算面など、公共交通会議の枠の中で行うのが厳しければ、教育の視点から教育委員会と手を組むのも良いのではないのでしょうか。

事務局： 夏休み路線バス探検キャラバンはつい先日の8月8日に実施しました。60名定員で募集を行い、84名の方より応募をいただきました。豊鉄バス植田車庫へはバス2台（路線バス車両）を使用しました。バスの1台の定員が最大37名で、2台バスを用意したので、70名を今回当選者としてしましたが、当日6名の欠席があり、最終的には64名が参加しました。平成26年度は、申込者数が113名で、65名の方に参加いただいた状況でしたので、今年度の方が申込者数が少ない状況でした。帰路のバス車内で参加者に実施したアンケート調査によると、非常に良かった、楽しかった、またバスに乗ってみようと思ったなどの声を多くいただき、大変好評でした。事務局としては、今後も同様の形で引き続き、実施していきたいと考えています。

座 長： 他にご意見等が無ければ、ご承認いただいたということによろしいでしょうか。

<異議なしの声あり>

座 長： 事務局は、来年度以降の1日フリー乗車券の通年運用について、指摘事項を踏まえた上で実施を検討願います。

座 長： 他にご意見等はないようなので、次の議題に移ります。

協議事項（2）「OD調査の調査概要」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局： 続きまして、協議事項（2）「OD調査の調査概要」について説明します。「5-1 調査の目的」については、1日フリー乗車券の実施期間中におけるバス利用者の移動実態の把握と、豊川市コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線の乗り継ぎ状況を把握するために行うものです。

次に、「5-2 調査概要」については、バス利用者の乗車したバス停と降車したバス停を調査する「OD調査」と言われる調査となります。対象となる路線は、豊鉄バス新豊線・豊川線並びに豊川市コミュニティバス全線の合計12路線となります。調査日は、豊鉄バス新豊線・豊川線については、平成27年10月20日（火曜日）、10月24日（土曜日）の計2日間、豊川市コミュニティバスの各路線については、平成27年10月20日（火曜日）から10月24日（土曜日）までの計5日間において実施する予定です。調査方法は、豊鉄バス新豊線・豊川線、豊川市コミュニティバス豊川国府線並びに一宮線では調査員が各路線の全便に乗車し、聞き取りを行い、調査表を記入して回収します。その他の路線においては、豊鉄タクシーご協力をいただき、運転手が車内にて調査票を配布し、利用者に記入していただき回収します。資料7ページには実際に使用する豊川国府線用の調査票を例示しています。調査内容は、乗降したバス停や乗換えの状況、運賃の支払方法、バスの利用頻度、性別、年齢など7つの設問により調査を行い、今後の路線見直しや改善の参考資料として活用したいと考えています。

以上で、協議事項（2）「OD調査の調査概要」についての説明を終わりますが、実施にあたり関係機関との調整や最終的な設問の修正などにつきましては、事務局に一任していただくことも含め委員の皆様のご承認のほど、よろしく願います。

座 長： 何かご意見はございますか。ご意見等が無ければ、ご承認いただいたということによろしいでしょうか。

<異議なしの声あり>

座 長： それでは、次の議題に移ります。

続きまして、協議事項（3）「豊川市コミュニティバスの運行計画の変更」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局： 協議事項（3）「豊川市コミュニティバスの運行計画の変更」について説明します。本日お渡ししました、別紙A3版カラー刷りの資料の「6-1 千両三上線の運行計画の変更」をご覧ください。基幹路線「千両三上線」について、新たに三上町にある「共立荻野病院」へバス停を設置し、運行ルート及びダイヤの変更を行い、利用者の利便性を確保したいと考えています。（1）運行概要について変更点を順に申し上げますと、延長は片道11.3kmから12.3km、片道の所要時間は31分から33分または34分に変更となります。また、バス停数は、1箇所増の19箇所となり、変更日は平成27年10月1日

の予定です。また、ダイヤについては、資料の赤字部分が今回の変更部分となります。

続きまして、公共交通会議資料にお戻りいただき資料9ページをご覧ください。こちらには今回新たに経由する「共立荻野病院」バス停付近の運行ルートを示しています。往路・復路ともに、「三上町札場（さつば）信号」交差点を経由するルートとなっており、病院の出入口付近にバス停を設置する予定となっています。なおバス停の設置につきましては、地権者の了解を事前にいただいています。

続きまして、「6-2 ゆうあいの里小坂井線の運行計画の変更」について説明します。基幹路線「ゆうあいの里小坂井線」の「ゆうあいの里方面」の「サツキ公園」バス停について、このたび、現在バス停を設置している道路が廃道され、この道路も含めて「サツキ公園」が拡張整備されることとなり、バス停の位置及び運行ルートの変更となります。バス停移設に伴い延長が21.06kmから21.16kmとなります。なお、ダイヤの変更はなく変更日は平成27年10月1日を予定しています。資料11ページには、「ゆうあいの里小坂井線」の路線図を示しており、さらにページ右下に「サツキ公園」バス停付近の運行ルートを示していますが、今回は、赤色矢印のゆうあいの里方面のみ、運行ルート・バス停設置箇所を変更します。なお、バス停の設置箇所等については、公安委員会、地権者等関係者の了解を事前にいただいています。

続きまして、「6-3 御津線の運行計画の変更」について説明します。基幹路線「御津線」については、国道23号線の蒲郡バイパスの開通や豊川市為当町までの開通による国道1号線等の周辺道路の渋滞に伴い、愛知御津駅方面の国府駅からクックマート国府店前までの区間について、夕方の便を中心にダイヤの遅延が発生していることから、今回ダイヤの一部変更を行います。なお、運行経路、バス停位置、運行本数などの変更はありません。(1) 運行概要の変更点としては、国府駅止まりの便の所要時間について18分から18分または21分となり、変更日は平成27年10月1日の予定です。なお、先ほど説明させていただいた他の2路線とあわせて、広報とよかわやホームページ等で周知を行う予定です。

以上で、協議事項(3)「豊川市コミュニティバスの運行計画の変更」について説明を終わりますが、今後の関係機関への手続きや修正等について、事務局に一任していただくことも含めて委員の皆様のご承認のほど、よろしくお願いします。

座長：何かご意見はございますか。

座長：特にご意見等が無ければ、ご承認いただいたということでしょうか。

<異議なしの声あり>

座長：それでは、次の議題に移ります。

協議事項(4)「生活交通確保維持改善計画の変更」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局：協議事項(4)「生活交通確保維持改善計画の変更」について説明します。現在、豊川市のコミュニティバスは国の補助金を活用し運行しています。国補助金の活用にあたり、「生活交通確保維持改善計画」を作成し、国へ提出する必要があります。その内容については、前回会議にてご承認いただき、すでに申請を行ったところですが、協議事項(3)豊川市コミュニティバスの運行計画の変更で説明させていただいた、「千両三上線」、「ゆうあいの里小坂井線」については、国の補助対象路線となっており、路線延長の変更によ

り、全体としての補助内定予定額は申請時と変わらないものの、補助対象者である豊鉄バス(株)と豊鉄タクシー(株)のそれぞれの配分額が変更となるため、生活交通確保維持改善計画の見直しを行い、中部運輸局愛知運輸支局に提出するものです。変更となる部分については、赤字で変更後の数値を示しています。市全体の国庫補助予定額1,621万6千円は、申請時の金額と変更ありませんが、国庫補助額全体に対する運行事業者の比率が変更となったため、豊鉄バス(株)が405万6千円、豊鉄タクシー(株)が1,216万円に国庫補助予定額が変更となる見込みです。

以上で、協議事項(4)「生活交通確保維持改善計画の変更」について説明を終わりますが、今後、同様の路線変更に伴う生活交通確保維持改善計画の変更が生じる場合について、修正等の手続きについては事務局に一任していただくこと、並びに今回の変更について関係機関との細部の調整や提出後の修正などの手続きについて、事務局に一任していただくことを含めて委員の皆様のご承認のほど、よろしく申し上げます。

座長：何かご意見はございますか。

座長：特にご意見等が無ければ、ご承認いただいたということでよろしいでしょうか。

<異議なしの声あり>

座長：今後、生活交通確保維持改善計画に修正の必要が生じた場合は、事務局で適切に処理をさせていただきます。

それでは、次の議題に移ります。協議事項(5)「豊川市地域公共交通網形成計画の骨子」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局：協議事項(5)「豊川市地域公共交通網形成計画の骨子」について説明します。本市では、市域全体の公共交通のあり方を定めた10ヵ年の計画である「豊川市地域公共交通総合連携計画」を平成23年3月に策定していますが、法改正により「地域公共交通網形成計画」という新しい計画が法律に位置づけられることになったため、現在の連携計画を見直し「地域公共交通網形成計画」への移行を目指していくことについては、前回会議にてご承認いただいたところです。この協議事項では、形成計画の骨子について説明申し上げ、次回の会議にて最終案をお示しさせていただき予定で考えています。

始めに、「1. 連携計画からの変更点の概要」について説明します。表中の左側には「連携計画の目次」を示し、右側には「形成計画を策定するにあたって必要となる記載事項」を示しております。この表は連携計画の目次と対比して、連携計画に記載できているもの、記載されておらず新たに加筆が必要となるものを示すものとなります。形成計画の策定にあたって記載が必要となる事項は、記載に努める事項となっている赤字の⑧以外の事項については、現在の連携計画でカバーできていますので、大幅な加筆修正は加えず、連携計画での記載を活かしながら新たな記載事項を加えた形で形成計画に移行することを基本として考えています。なお、計画の目標年次は連携計画と同様平成32年度とし、平成28年度から平成32年度までの5ヵ年を形成計画の計画期間とします。

次に、「2. 加筆事項の対応」(1)加筆事項⑤：「達成状況の評価に関する事項」について説明します。この標題の丸付き数字の⑤については、形成計画に関する事項に記載があります番号に対応しておりますのでご留意ください。資料に記載のスケジュール表については、連携計画から抜粋した評価スケジュールとなっております。利用者の把握や評価を毎年実施しつつ、計画全体の評価を3～4年ごとに実施することとしております。形成

計画の策定にあたっては、現在の計画を活かしながらスケジュールを見直していきます。

次に、(2) 加筆事項⑧-A「まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保」についてですが、連携計画は、豊川市総合計画や都市計画マスタープランといった上位計画の内容を踏まえて策定されていますので、形成計画においても、上位計画の改訂にあわせてまちづくりと連携していること等を示していきます。また、観光振興においても、平成27年3月に策定された「豊川市観光基本計画」に基づき観光振興を踏まえた情報提供にも取り組んでいきます。

続きまして、(3) 加筆事項⑧-B、⑧-C、⑧-E「地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成等」についてですが、記載の表をご覧ください。ここでは、鉄道、民間バス路線、コミュニティバス路線それぞれの役割を設定し、地域特性に応じた多様な交通サービスを組み合わせることで市域全体を一体化する公共交通ネットワークを形成することを示していますので、引き続き形成計画においても同様に記載をしていきます。

次に、(4) 加筆事項⑧-D：「住民の協力を含む関係者の連携」についてですが、連携計画においても地域が主体となって地域路線を運営することなど、行政・住民・交通事業者等が協力して公共交通を支える取り組みを位置づけて各種の事業を実施していることから、形成計画においても連携・協働の考え方を継承していきます。

続きまして、(5) 加筆事項⑧-F：「具体的で可能な限り数値化した目標値の設定」についてですが、連携計画では利用者数の増加や市民満足度、収支率の向上等について具体的な数値目標が示されており、形成計画においても、引き続き現在の数値目標を位置付け、目標の達成を目指していきます。

次に、「3. 形成計画の目的と現状の課題」について説明します。コミュニティバス運行開始後4年を経過したため、連携計画における各種事業の実施状況等を確認し、そこから生じた新たな課題を把握しながら形成計画の策定につなげていきます。

3-2「豊川市地域公共交通総合連携計画の総括」(1)「連携計画に基づく事業の取り組み状況」について説明します。表では、連携計画に記載されている事業について、事業の概要並びに現在の実施状況を示しています。①基幹路線の新設、②地域路線の新設については、平成23年11月から運行開始し、現在では10路線で運行しています。次に③の交通結節点の整備については、昨年度、豊川体育館前、国府駅にベンチを設置しています。次に⑥新たな料金体系制度の導入については、運行当初より利用者負担の軽減に資するゾーン制運賃を適用しています。また、⑧公共交通案内の充実については、平成25年5月の豊川市民病院開院に伴う大幅な路線見直し時に時刻表も含めた豊川市バスマップを作成し全戸配布するなどの事業を実施しており、他の項目をみましても概ね着実に事業を実施しているものと考えています。

続きまして、(2)「連携計画の評価」についてですが、ここでは連携計画に掲げられた数値目標の達成状況を示しております。平成28年度の目標値に対して目標1の利用者数の増加については達成率75%、目標2の市民満足度の向上については達成率87%、目標3の地域路線の実施地域数については達成率80%、目標4の収支率の向上については71.3%の達成率となっており、目標の達成には至っていないものの、引き続き目標の達成に向け着実に事業を実施していきたいと考えています。続きまして、下段の表では連携計画の策定時に掲げられた目標に対して、運行開始後の現在の状況を検証した結果、新

たに生じた課題と考えられる事項を並べて示しています。連携計画の目標1の「鉄道や民間バス路線と連携し各路線の役割分担を明確にして公共交通ネットワークをつくります」という目標に対しては、「①持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保」として厳しい財政状況や少子高齢化の対応等を両立しながら路線の確保を図る必要があるものと考えています。次に、目標3の「市民の移動ニーズやまちの活性化など目的にあった路線とします」という目標に対しては、①移動ニーズに対応した利便性の向上として、市民の移動ニーズが多い市中心部や交通結節点までの利便性の向上を高める必要があること、そして②公共交通に対する意識向上として、連携計画の目標である利用者数と収支率が目標に達していないことも踏まえ、市民の公共交通利用の意識向上を図る必要があるものと考えています。また、③広域移動への対応として、豊橋市・名古屋市への移動ニーズも多いことから鉄道駅へのアクセス利便性向上を図る必要があるものと考えています。目標4の「地域特性や需要に応じた交通システムを採用します」という目標に対しては、公共交通に対する意識の向上、そして②バスのサービス水準の向上として、現行の保有車両を最大限に活用し運行本数等のサービス水準の向上を図るため豊鉄バスと一体となって市内バス路線ネットワークの効率化を図る必要があるものと考えております。次に、目標7の「公共交通利用促進に繋がる様々な取り組みを行います」という目標に対しては、バスのサービス水準の向上、そして②利用促進策の継続として、周知広報活動に引き続き取り組む必要があるものと考えています。

続きまして、「4. 計画の目的と現状の課題」について説明します。ここには、連携計画の中に記載がある計画策定時における課題と新たに生じた課題が、記載されており、策定時と現在生じている課題を総括して形成計画の策定につなげていきます。連携計画策定時における主な課題としては、課題1「市域全体の一体性を高める公共交通ネットワークの形成」として、市域の一体化が困難な路線網、地域によって異なる公共交通サービス水準、次に課題2「移動ニーズに対応した公共交通施策の見直し」として、移動ニーズのある地域に結ばれていないバス路線網、病院など主要な施設へのアクセスが十分でない路線網、課題3「公共交通に対する市民意識と利用促進の向上」として、公共交通に関する行政負担の認知度の低さ、課題4「持続可能な仕組みによる公共交通の確保」として、持続的、効率的な施策とするために必要な仕組みの不十分さ、地域の意見を踏まえて公共交通を展開する仕組みの不十分さ、そして課題5「自動車に過度に依存しない移動手段の確保」として自動車利用が多い地域的な公共交通利用者の少なさ、これらが連携計画策定時に課題として挙げられた事項となっており、これらの課題への対応として各種の事業を展開しているところです。連携計画策定時の課題、そして新たな課題も踏まえて、形成計画においても継続的な事業実施による改善を行う必要があるものと考えています。ページ右側の表には連携計画に掲げられた実施事業を記載していますが、連携計画に位置づけられた事業の継続的な実施とともに、新たに生じた課題を踏まえ形成計画においては、特に濃い赤色で着色した事業の拡充・強化を図っていきます。

続きまして、「5. 計画の内容」について説明します。ここからは、計画に位置づけられる将来像、基本方針や基本目標について形成計画においてどのように位置づけていくかを説明します。

「5-1. 将来像」についてですが、豊川市では合併により広がった市域に対応する

ため、市域全体を一体化する公共交通ネットワークの構築を目指しており、これまでの取り組みの中で新たな課題は生じているものの、市域の一体化と市民・地域・利用者等が一体となって公共交通を支えることは今後も不可欠と考えております。そのため、連携計画で掲げられた「市域全体を一体化し、みんなで支える公共交通ネットワークづくり」といった将来像を形成計画においても継承していきます。

次に、「5-2. 基本方針及び基本目標」について説明します。連携計画では、上位計画である総合計画や都市マスタープランの基本理念等に沿って、基本方針、基本目標が定められていますが、法改正による新たな考え方や並びに新たに生じた課題をみてみましてもその内容を大きく修正する必要はないものと考えられます。そのため、基本的に現在の連携計画における基本方針、基本目標を継承することとしています。

続きまして、「6. 具体的な施策」について説明します。ここからは、現在取り組んでいる平成28年10月からの路線見直しと形成計画において記載が必要となる事項に関連する主な事業を示します。「基幹路線の改善」については、通院、買物移動目的などの日中の移動に対応するよう運行継続または改善するといった基本的な事業内容に加え、新たに都市計画や土地利用の見直し等、まちづくりと一体となった公共交通ネットワークを形成すること並びにコミュニティバス豊川国府線・音羽線・御津線の「改善の方向性」に沿って、姫街道沿線の並走区間の効率化についてコミュニティバス、民間バス路線それぞれの役割分担を位置づけていきます。次に、「新たな料金体系制度の導入」については、豊鉄バスとの乗り継ぎに際しての利用者負担の軽減、市中心部への移動に対する利用者負担の軽減を目指すもので、具体的には豊鉄バス・コミュニティバスの共通1日フリー乗車券の通年運用、そして下記の「ゾーン制の見直しイメージ図」にありますとおり、豊川市民病院から市役所までの間は東西どちらのゾーンから行っても片道200円とする共通ゾーンの設定などの導入を目指していきます。最後に、「公共交通案内の充実」として、平成28年10月の見直しにあわせたバスマップの改訂並びに観光振興を意識した情報提供にも取り組んでいきます。

続きまして、「7. スケジュール」について説明します。今回の第26回会議にて、形成計画の骨子についてご協議いただき、次回、第27回会議にて形成計画の最終案をお示しし、年度末までに国へ提出する予定で考えています。そして平成28年4月には形成計画の公表を予定しています。なお、形成計画に基づく再編実施計画というものが制度上位位置づけられていますが、平成28年10月の路線見直しや形成計画策定の状況をみながらその対応についても今後、検討していきたいと考えています。

以上で、協議事項（5）豊川市地域公共交通網形成計画の骨子についての説明を終わります。委員の皆様のご協議のほどよろしく申し上げます。

座長：何かご意見はございますか。

委員：質問ですが、資料20ページの新たな料金体系制度の導入について、共通ゾーンに関する補足説明をお願いします。

事務局：現在の料金体系では、東ゾーンと西ゾーンの境界に位置するのは乗継が可能な「豊川体育館前」のバス停です。例えば西ゾーンの方が、市民病院まで行くと同ゾーンのため、運賃は片道200円です。ゾーンを跨いで市役所まで行く場合は、乗継券発行バス停で乗継券を発券した場合はプラス100円の300円となります。一方で東ゾーンから豊川市民

病院へ行くとゾーンを跨ぐため300円かかります。利用者が多い豊川市民病院を行き先とした場合、西ゾーンと東ゾーンから乗車する場合に運賃格差が生じており、豊鉄バスとの乗継の場合も考慮し、利用者の負担軽減のため、共通ゾーンの設定を考えています。平成28年10月の運行見直しに向けてゾーンの区域の変更を行い、豊川市民病院を共通ゾーン内に設定することで、東・西どちらのゾーンからも姫街道周辺の市中心部の主要な施設へ片道200円で行くことが可能となるように変更したいと考えています。

委員： 基本目標の(1) 鉄道や民間バス路線と連携し・・・とありますが、タクシーも公共交通に入れてほしいという意見もよく聞くので、タクシーも形成計画のひとつのツールとして入れるようにしてほしいと思います。

座長： 良いご指摘をいただきました。事務局で見直しを含め、再検討をお願いします。

座長： 現在、市では地域公共交通総合連携計画に基づき、公共交通行政の推進を図っていますが、目標年次が平成32年となっており、5年残っている状況です。国の法改正に伴い活性化再生法で地域公共交通総合連携計画を見直し、地域公共交通網形成計画を策定するように変更されたため、連携計画から地域公共交通網形成計画に移行する必要があります。その際、気をつけることは資料15ページの左側の赤字、「達成状況の評価に関する事項」と「都市機能の増進の適正化A～F」の記載に努めることです。連携計画の達成状況の総括について、連携計画の数値を踏襲して引き続き示すべきかあるいは変更すべきか、この会議で委員の皆様のご意見をいただいた上で整理をしたいと思います。特に、連携計画策定時では平成28年度の収支率目標を15%に設定していますが、平成26年度実績は10%強の状況です。あと数年間で約1.5倍、収支率をあげることは可能でしょうか、この点も含めてご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

座長： 事務局に質問をします。利用促進に関しても、どのように記載するか本資料では、整理されていないので、今日や今後ご意見いただいた分を基本的に修正対応するという想定でいいですか。形成計画で行う事業は、国補助金にも関連するため、形成計画において記述する必要があると思いますが、事務局の考えはありますか。

事務局： 連携計画を平成23年に策定し、4年が経過しました。事務局では、この4年間で見えた課題の解決策が平成28年の10月の路線見直しと捕らえています。平成28年10月の見直し後に果たしてどの程度、基本目標の数値に近づくのかは未知数であります。実績から見ると目標数値は、高いハードルですが、皆様と知恵を出し合いながら、これまでの反省点や皆様からのご意見等も踏まえつつ、新たな形成計画策定期間の5年間について、目標に向けて引き続き努力していきたいと考えています。平成28年10月の大幅な運行見直し後にその結果を検証する機会、例えばアンケート調査なども形成計画に位置づけ実施していく予定です。

座長： 会議の委員である皆様よりご支持いただけるような計画の内容とするよう、努力することです。

委員： 資料18ページに課題5の「自動車に過度に依存しない移動手段の確保」について、現状タクシー業界では高齢者の運転免許返納者への移動の足として、どのような対応が可能か検討中です。このような話題は、この会議で議論するのはふさわしいのでしょうか。

座長： 新しい問題提議をしていただくことはありがたいと考えます。続きのお話があれば、お願いしたいと思います。

委員： 現在、タクシー業界の中で、身体障害者等への運賃割引は行われていますが、その割引幅として業界では最大で1割しかできないような状態にあります。その上乗せ分として、行政の方で、例えば2割負担をしていただくことや、運転免許証返納者に対してタクシー使用時に助成をしていただければ、利用者数が増えて、結果的に高齢者の自動車利用による事故なども防げるのではないかと考えています。

座長： 先ほどのご指摘にもありましたが、タクシーも公共交通と位置づける必要があります。タクシーは、バスなどと違い、家の玄関から目的地の入口まで行くことができる交通手段であります。このタクシーをうまく活用する方策として、料金やサービスについて我々はもう少し議論、整理をすべきであるとも思います。利用者の目線で考えた時にどのようなことができるのか整理をして加筆できる部分があれば検討したいと思います。

委員： 市では、市民が利用しやすいようにコミュニティバス路線を整備し、バス停の新設や廃止など配慮していただいていると思いますが、これはアンケート調査などを基に把握を行っているのでしょうか。アンケート調査による把握の場合、利用者の声はどこに行きたいニーズが一番多かったのでしょうか。公共交通は多くの方が利用しやすいものでなければ存続は不可能だと思えますがその2点について伺いたいと思います。

事務局： 利用者の移動状況を調査するOD調査については、毎年実施していますが、これはバス利用者の移動の状況や乗り継ぎを調べる基礎調査です。平成25年の5月に現在の場所に新しく豊川市民病院が開院し、市民病院へ多くの路線が乗り入れるように路線の変更をしましたが、その後、市民意識調査や利用者アンケート調査を実施しています。この調査からは、基本的な現在の路線体系は市民の移動ニーズと概ね合致しているという結果が得られています。各路線、特に地域路線においては、アンケート調査等により住民のニーズを捉え、これを踏まえた上で適宜見直し等を行いながら継続運行しているという状況です。今後は、平成28年10月の大幅な路線見直し後の平成29～30年度辺りに再度、市民意識調査等を実施し、バス路線の見直しに対する市民の意見の把握、ニーズの把握を行いたいと考えています。

委員： バス停は市の公的な施設に設置される事が多いと思いますが、その他の目的地等のニーズについて、市民の意見を聞いたのかどうか知りたいです。愛される公共交通機関とは、利用者自身が行きたい場所にバス路線があるか、バス停があるかどうかだと思います。市の代表的な施設へはバスで行けるが、そうでない場所にはバスは停まっていないように思います。もう少し、利用者や市民が行きたい場所はどこなのかニーズを深めてほしいと思います。

話題は変わりますが、資料18ページ4にバリアフリー対応車両の導入とあります。身体障害者は、遠慮して健常者とは同じ車両には乗りにくい傾向があります。身体障害者のために、身体障害者対応とした専用車両を導入した方が良いのではないのでしょうか。また、駅から駅への利便性を図っているようですが、朝の通学時間帯は、姫街道においては高校生の自転車通学が非常に多く見られます。特に梅雨の時期は、彼等の通学にバスを利用してもらえればと思います。こうした通学時のバス利用について、事務局としての考えはありますか。利用者の料金的な問題もあるかもしれませんが、収支率や利用者数を高めるためには有効だと思います。

事務局： 現在の豊川市コミュニティバスのバス停の設置場所は、基本的には公共施設への設置が

多いのは事実です。特に基幹路線については、従来の合併前の旧町の中心部から豊川市の中心部を結んでいるため、市の施設が必然的に多くなる傾向にあります。一方で、地域路線では、地域の方が買物や通院のために使いやすいように、地域の協議会と連携して、町内会単位でアンケート調査等を実施したりして、住民のニーズを捉え、具体的に利用の多い施設・利用者が多く見込めそうな施設などを議論し、バス停の設置を決定している背景があります。今後も地域の協議会と連携を深めながら、多くの皆さんがより利用していただけるバス停を設置するなどして、市民の足の確保をしていきたいと考えています。

また、身体障害者の方と健常者を分ける車両の導入は現在のところ考えていません。どのような方も利用可能となるように、現在コミュニティバスについては、バリアフリー対応の車両が全ての路線で導入されています。

国府駅や豊川駅は、利便性が高く基幹路線の核となるバス停の一つですが、通学の方のコミュニティバスの利用率は少ない状態で、上手く利用時間帯と運行時間帯が合致すれば利用者数は増加すると思います。今年度、豊川国府線の利用者数が増えたのは平尾町にある特別支援学校の生徒が通学に利用している影響もあります。しかしながら、豊川国府線はバスタイプの車両を利用しているため、ある程度の通学の需要もカバーでききますが、一宮線を除くその他のコミュニティバス路線の場合は、ジャンボタクシータイプの車両による運行であり、定員が9名なので通学で利用される場合は、一度に多くの方が乗車するとその後のバス停で乗りこぼしも懸念されるため、通学対応にするかは慎重に検討しなければなりません。

委員： 豊川駅から国府駅をつなぐ名鉄豊川線の通学時間帯の電車は、通学生徒が多く、ほぼ満員で乗ることができない状況です。その通学の生徒および鉄道に乗る他の利用者が国府駅へ行く場合、並走するバスがあることを知っていれば利用率も高まるように思います。稼働率や利用者数を増やすために、事務局もPRや周知の方法を検討してほしいと思います。

座長： 高校生はバスを利用する印象はありますが、自転車利用も多数を占める側面もあります。姫街道は朝の渋滞のことも踏まえると、高校生がバスに乗るかは微妙です。なおかつ、バスは運賃も発生するのでこの辺りの兼ね合いもあります。市内の高校生の動きを把握する必要があると思います。静岡県では、高校生のバス利用について調査した事例もあります。また、運行事業者が高校とタイアップし調査を行っている事例もあります。さらに、これからは運転免許証を返納する高齢者も増えてくるので、地域の皆さんの足をどのように確保するのかをみんなで考えていかなければならないと思います。行政がお金をかけてアンケート調査を行うだけでは意味がないので、どのような公共交通があれば便利なのか、委員の方々の身近な人に意見を聞いたり、話題にしたり、気配りすることも必要です。

委員： 連携計画から形成計画へ変更する背景は、これから全国的に人口減少、高齢化が進むにあたりどのようなまちにしていくべきか、どのような公共交通にしていくのか地域公共交通会議で再考、検討していただくことが法律改正の趣旨であります。形成計画を策定するにあたっては、都市計画マスタープランにどのような記述があるのかを確認し、それに沿った形で公共交通の将来像を書き込んでほしいと思います。また、利用促進に関しては、まちの方や老人クラブなどが中心となって行っている所が全国には多数あります。行政でできる部分だけではなく、いま議論になった利用促進面をどのように拡張するのかを形成計画の利用促進の部分に書き込めると良いとも思います。また、平成25年度に実施した

アンケート調査の結果により、路線変更やその他の改善の方向性を決めたのであれば、アンケート調査の結果も盛り込むべきです。さらに、会議の中で、委員からこのような意見があったため、このような形成計画へ変更したという記述もできればほしいところです。

座長： 事務局を含めて、委員全員で考えるべき留意点であると思います。

委員： 御津高校の生徒用の通学バス路線がないということで、父母会が資金を募り希望者が国府駅から学校までスクールバスを運行していると聞いたことがあります。市の全体計画の中で個々の事案で対応できる事はたくさんあります。住民がもう少し自発的に動いたり、PRしたりすることもできます。豊川市コミュニティバスの改正された新しい時刻表を持っているだけでもバスのPRになることが仕事柄多いと感じます。地域代表として参加している委員の皆さんもできるだけ地域に話題やバス時刻表を持ち帰り、配布したりすることで、地域の利用頻度が上がると思います。これからは、もっと住民・自分達が動かなければならないと感じています。先日、コミュニティバスを利用しましたが、現在、夏休み期間中で、夏休み小学生50円バスの利用が高いと感じました。子どもたちも小さな頃からバスを利用することで、公共交通に対する意識が根付き、良い事だと考えています。

座長： 会議に出席している委員で色々な仕組みを作っていただければと感じます。皆さんよりいただいたご意見を参考にしながら進めさせていただきたいと思います。

座長： 他にご意見等が無ければ、とりあえず会議でいただいたご意見等を参考にしながら、可能な範囲で対応するという形でご承認をいただき、引き続き継続検討するということがよいでしょうか。

<異議なしの声あり>

座長： 事務局は、ご意見等を踏まえ進めてください。また、次回会議では形成計画の事務局案を提示するという事になっていますが、次回会議の資料について、形成計画に関しては分量が多いことが予想され、また重要協議事項と考えられます。委員にも会議前に一読願いたいたため、会議の10日から1週間位前までには資料を送付してほしいと思います。

事務局： 資料については、なるべく早目に送付できるように配慮します。夏休み小学生50円バスの利用者数の速報値ですが、7月は約185人の利用がありました。昨年度の7月は140人であったため、45人ほど増えた状況となっています。

座長： その他に皆さんより何かございますか。特に無いようですが、事務局から連絡事項等がございますか。

事務局： 次回会議は、12月25日の午後1時30分から当会場で開催させていただく予定です。詳細は時期を追って事務局より案内を送付します。

座長： 以上で第26回豊川市地域公共会議を閉会とします。

(以上)