中部様式

令和２年度　地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（全体）

豊川市地域公共交通会議

【協議会】
平成２１年２月１３日設置

【調査事業（計画策定）】
平成２３年３月　豊川市地域公共交通総合連携計画　策定
平成２８年３月　豊川市地域公共交通網形成計画　　策定
令和　３年３月　豊川市地域公共交通計画　策定予定

【フィーダー系統】
令和　元年６月　豊川市生活交通確保維持改善計画　策定

直近の二次評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
目標値の達成状況が地域間で大きく差が出ているため、利用状況を分析し、合併前の地域特性を考慮した要素を反映するなど、市内一律の目標値についても検討願います。	本計画における目標値については検討できていないが、令和３年３月策定予定の次期計画では、協議会で地域間で達成状況に大きな差が出ない数値目標を検討中。	令和３年３月策定予定の次期計画からは、地域間で達成状況に大きな差が出ない数値目標に変更するとともに、鉄道・幹線等についても数値目標を設定予定。
全体的な利用を増やすためには、鉄道・幹線バスと支線バスとの連携・乗継利用を喚起する施策についても検討願います。	市費で本市を運行する幹線バスとコミュニティバスのＧＴＦＳデータを整備し、鉄道・幹線バスとコミュニティバスとの一体的な経路検索（Google・ナビタイム）を可能にした。	市費で整備したＧＴＦＳデータをオープンデータ化し、Google・ナビタイム以外のコンテンツプロバイダでも本市における公共交通機関の一体的な経路検索を可能にしていく予定。
調査事業については、今年度の調査結果を踏まえ、持続可能な地域公共交通サービスを実現するための計画策定を期待します。	調査結果を踏まえ、協議会において幹線バスとフィーダー系統の並走解消や長大路線の短縮化等について協議。	令和３年３月策定予定の次期計画では、幹線バスとフィーダー系統の並走解消や長大路線の短縮化等についても記載予定。

（1）形成計画期間

平成28年4月～令和3年3月

（2）地域の特性

豊川市コミュニティバスは、合併した旧1市4町の地域の平準を図る目的で、平成23年11月に9路線で運行を開始。平成24年10月に1路線加え、今日に至るまで10路線で市内の移動手段を確保。

（3）基本方針

①市域全体の一体性を高める路線と地域に合った路線を、それぞれの役割に応じたサービスで運行
②公共交通の利便性を高め、移動制約者が移動しやすい交通体系
③行政、交通事業者、市民・地域・利用者が、それぞれの役割により協働で公共交通を支える仕組みづくり
④定期的な公共交通の評価の実施、継続的な路線の見直し・改善

（地域間幹線系統補助対象路線）
豊鉄バス新豊線・豊川線

（フィーダー系統補助対象路線）
豊川国府線・千両三上線・ゆうあいの里小坂井線・音羽線・御津線・本宮線のんほい号

【利用促進策】

（1）GTFSデータ整備

・本市を運行する地域間幹線系統（豊鉄バス新豊線・豊川線）及びコミュニティバスのGTFSデータを市費で整備。
令和2年4月よりGoogle掲載。

（2）東三河リアル謎解きゲーム

・東三河地域内の鉄道やバスを 利用する謎解きゲームを実施。

（3）豊鉄バス（幹線）の地域密着型時刻表の配布

・豊鉄バスと連携して作成した地域密着型時刻表の沿線地域への配布。

【調査・検討】

（1）豊川市地域公共交通計画の策定調査実施（国補）

・平成30年に実施したアンケート結果等に基づき、現計画と路線の評価することにより次期計画の策定調査を実施。

【地域公共交通の運行維持支援策】

（1）地域公共交通事業者への支援金交付

・新型コロナウイルス感染症の影響を受けている地域公共交通事業者に対して、地域の移動手段を維持・確保していくため、令和2年6月、1事業者あたり200万円を上限として支援金を交付。

①複数の自治体を跨いで運行する事業者
東三河地域公共交通活性化協議会（※）と連携して支援金を交付。（鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者）

②豊川市内のみを運行する事業者
本市単独で支援金を交付。
（タクシー事業者）

（※）東三河地域公共交通活性化協議会
・東三河地域を運行する公共交通の利用促進や利便性向上に係る支援など、東三河地域の公共交通の活性化を図ることを目的として令和2年4月3日に設立された協議会。
・会員は東三河8市町村の担当課長等。

Press Release
記者発表資料

きらっと☆とよかわっ！
愛知県 豊川市

令和２年５月１２日

豊川市政記者クラブ加盟社　各位

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受ける
地域公共交通の運行維持を支援します

豊川市では、新型コロナウイルス感染症の影響を受けている地域公共交通の事業者に対して、本市における移動手段を維持・確保していくため、東三河地域公共交通活性化協議会とも連携し、地域公共交通事業者への支援金を給付します。

記

１．公共交通事業者への支援金の概要
(1)　給付の要件
持続化給付金（経済産業省）の給付を受けた地域公共交通事業者
(2)　給付金額
１事業者あたり上限２００万円
【給付額の算定方法（持続化給付金と同様）】
前年の総売上（事業収入）－（前年同月比▲５０％月の売上×１２ヶ月）
(3)　支援金を給付する対象事業者
ア　東三河地域公共交通活性化協議会と連携して給付する事業者
豊橋市や豊川市をはじめとする東三河地域の地域公共交通のうち、複数の自治体を跨いで運行する事業者
イ　豊川市独自で給付する事業者
地域公共交通の内、豊川市内のみを運行する事業者
(4)　申請方法
ア　東三河地域公共交通活性化協議会と連携して給付する事業者
６月下旬頃から、東三河地域公共交通活性化協議会の事務局（豊橋市）にて受付開始予定
イ　豊川市独自で給付する事業者
６月下旬頃から、豊川市役所 市民部 人権交通防犯課にて受付開始予定

【お問い合わせ先】
豊川市役所 市民部 人権交通防犯課 山本・佐野・松下
TEL 0533-89-2149　　E メール　jinkenkotsu@city.toyokawa.lg.jp

TOYOKAWA

（1）評価の考え方、スケジュール

①毎年の基幹路線の評価

・運行ダイヤ、運行ルート、バス停位置等の軽微な見直しを目的とする評価は、利用者数、収支率実績で評価・改善。

②抜本的な改善のための基幹路線の評価

・サービス水準も含む運行ルートの見直しを目的とした評価は、スケジュールに基づき令和元年度に実施。利用者数、収支率実績及び平成30年度に実施したアンケート調査結果に基づき、総合的に評価・改善。

③毎年の地域路線の評価

・利用者数、収支率実績で評価・改善。

（形成計画で定める評価・改善スケジュール）

実施項目＼年度	計画期間				
	H28	H29	H30	R元	R2
公共交通会議	●	●	●	●	●
日常的利用者数調査	●	●	●	●	●
詳細な利用者数調査			●		
利用者アンケート			●		
市民アンケート			●		
基幹路線の評価				●	
基幹路線の改善	□	□	□	□	□
地域路線の評価・改善	□	□	□	□	□
その他各事業の評価・改善	□	□	□	□	□
計画の評価					●

●：実施　　□：必要に応じて適宜実施

（2）形成計画の数値目標及び実績

形成計画で定める数値目標		令和元年度目標	令和元年度実績（達成状況）	令和２年度計画最終年度目標
目標１	市内を運行するバス路線の利用者数の増加	１２．５万人/年	８．２万人（未達）	１３万人/年
目標２	公共交通の利便性の市民満足度の向上	５１．５%	３９．３%（未達）	５２%
目標３	地域主体で検討したバス路線の運行実施地域数の増加	５地域	４地域（未達）	６地域
目標４	市内を運行するバス路線の収支率の向上	１６．５%	１１．９%（未達）	１７%

（目標・実績期間）目標1：令和元年10月～令和2年9月、目標4：平成31年4月～令和2年3月

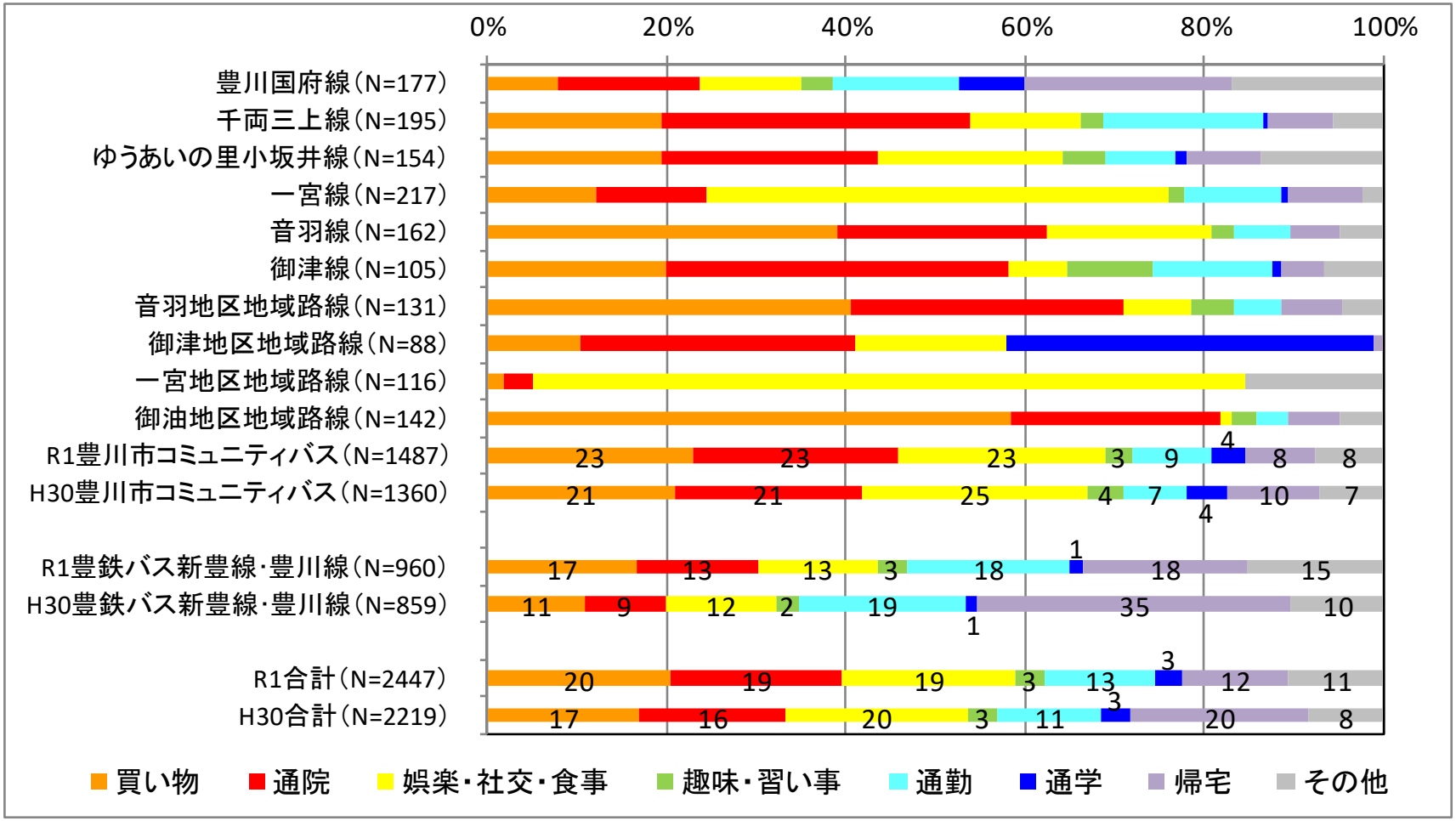
（3）路線別の数値目標及び実績

	区分	路線名	利用者数				収支率		
			目標	実績	前年比	達成状況	目標	実績	達成状況
路線別	基幹路線	豊川国府線	26，210人	7，540人	67%	未達	18．2%	8．1%	未達
		千両三上線	11，357人	10，652人	82%	未達	14．1%	17．3%	達成
		ゆうあいの里小坂井線	12，231人	8，686人	69%	未達	16．1%	15．0%	未達
		一宮線	7，863人	12，128人	79%	達成	11．4%	16．4%	達成
		音羽線	10，921人	11，327人	93%	達成	11．7%	13．6%	達成
		御津線	8，737人	7，449人	84%	未達	9．8%	9．6%	未達
	地域路線	音羽地区地域路線	10，921人	9，281人	92%	未達	21．6%	13．0%	未達
		御津地区地域路線	18，704人	3，273人	85%	未達	19．2%	4．9%	未達
		一宮地区地域路線	10，194人	4，447人	56%	未達	19．2%	8．3%	未達
		御油地区地域路線	7，863人	7，188人	86%	未達	19．0%	12．0%	未達

（4）利用者数及び収支率目標の達成状況についての考察

・利用者数及び収支率の目標値は、運行開始当初の収支見込を参考にして設定したものだが、特に４地域路線の収入の見込みが甘かったため、令和3年3月策定予定の次期計画では、現計画期間における利用状況（収入）や地域特性に基づき、適切な数値目標を設定する必要がある。
・新型コロナウイルス感染症の影響が大きく、利用促進策の効果は見られなかった。
・利用者数の回復には時間がかかると思われるため、新型コロナウイルス感染症が収束してきたら利用者数が増加するよう、周知広報活動や経路検索できるコンテンツプロバイダ数を増加させるなど、コロナ禍でも実施可能な利用促進策を着実に実施する必要がある。

（5）路線別の利用目的



（令和元年１０月実施の乗降調査結果）

（6）利用目的別についての考察

・日常生活に欠かせない買い物利用の多い路線は、あまり利用者数が減少しない傾向があることから、当面は地域協議会等とも連携し、これらの路線を中心に利用促進策を実施する必要がある。

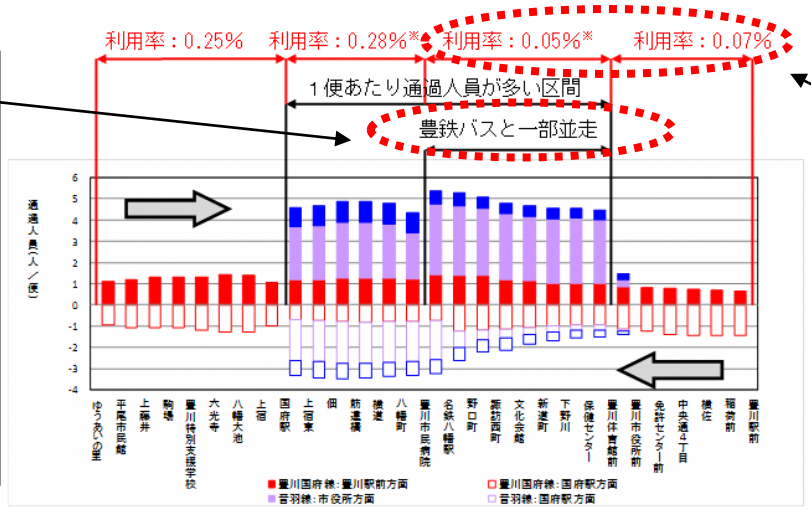
【課題】

1. 目標値の達成状況が地域間で大きく差が出ている。
2. 新型コロナウイルス感染症の影響が大きく、利用促進策を実施しても効果が見られない。
3. 幹線とコミュニティバスが並走している区間があるなど、輸送資源の活用が非効率的。

【対応方針】

1. 令和3年3月策定予定の次期計画では、各路線の利用状況なども踏まえ、地域間で達成状況に大きな差が出ない数値目標を設定予定。また、鉄道・幹線等の数値目標も設定予定。
2. 日常生活に不可欠な買い物利用目的が多い路線ほど利用者数が回復しやすい傾向があると思われることから、当面はこうした路線を中心に利用促進策を実施。また、周知広報活動や経路検索できるコンテンツプロバイダの増加など、コロナ禍でも実施可能な利用促進策を着実に実施。
3. 幹線とコミュニティバスの並走を解消するなど、輸送資源を効率的に活用。

・市中心部における幹線とコミュニティバスの並走解消により輸送資源を効率化。
・当該区間の輸送は幹線に1本化し、市中心部以外の区間におけるコミュニティバスを増便。



・利用率に応じたダイヤを設定することで輸送資源を効率化。

（※）路線沿線あたりのバス利用率