

第5回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日 時：平成 22 年 7 月 20 日（火）
午前 10 時 00 分～午後 12 時 15 分
- 2 場 所：豊川市勤労福祉会館 視聴覚室
- 3 出席者：松井圭介委員（愛知県地域振興部交通対策課、井上代理出席）
村松哲二委員（豊鉄バス株式会社）
澤田佐智雄委員（豊鉄タクシー株式会社）
長崎三千男委員（社団法人愛知県バス協会）
鈴木榮一委員（愛知県タクシー協会豊川蒲郡支部）
山田孝春委員（豊川市連区長会）
伴 正男委員（豊川市一宮地域審議会）
芝田久仁夫委員（豊川市音羽地域振興協議会）
山口恵三委員（豊川市御津地域振興協議会）
杉浦光彦委員（小坂井地区区長会）
赤川静雄委員（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）
小林裕之委員（中部運輸局愛知運輸支局、古橋代理出席）
原田重徳委員（豊橋鉄道労働組合）
野口知臣委員（愛知県東三河建設事務所）
伊豆原浩二委員（名古屋産業大学）
廣島康裕委員（豊橋技術科学大学）
山脇 実委員（市長）
田口真彦委員（市健康福祉部長）
竹下一正委員（市市民部長）
伊藤洋文委員（市建設部長）
- 4 欠席者：内藤 洋委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
岡田直樹委員（愛知県豊川警察署）
- 5 事務局：都築市民部次長、飛田地域安心課長、大高課長補佐、黒田係長、杉下主任、中野
- 6 傍聴人：7人
- 7 次 第
 - (1) あいさつ
 - (2) 報告事項
ア 豊川市公共交通基本計画策定調査業務委託先選定結果について
 - (3) 協議事項
ア 基幹路線(案)について
イ 平成 22 年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出予算の補正について
 - (4) その他
ア 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」に関する意見募集について

8 議事内容

事務局： 本日は傍聴希望の方がおみえです。事務局の判断で、本日の会議内容においては、差支えがないということでお入りいただいておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、第5回豊川市地域公共交通会議を開催いたします。初めに会長であります、山脇市長から一言ご挨拶させていただきます。

会 長： おはようございます。連日猛暑が続いておりますが、大変暑い中、委員の皆様方におかれましては、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、ありがとうございます。また、日ごろから市政に格別なご理解ご協力をいただいておりますこと、改めてお礼申し上げます。豊川市は、2月に小坂井町と合併をいたしまして、宝飯4町すべてと合併いたしました。合併によって広がった市域を支えるための施策として、バスを中心とする公共交通が一層重要な役割を担うことになると考えております。特に今年度は、3月にまとめました市内バス路線を再編するための基本的な方針に基づいて、豊川市公共交通基本計画を策定し、将来の豊川市のあり方を決めていく重要な年となります。そのため、この4月から新たに公共交通を担当する専門の部署を設置し、市民ニーズに対応した持続的かつ効率的な公共交通の確立に向けての体制を整えましたが、バスを中心とする有効な公共交通施策において、この会議が重要な役割を果たすことには変わりはないと思っております。本日の会議は、今年度最初の地域公共交通会議になりますが、任期の関係で、委員の交代が行われましたので、引き続き委員をお受けいただいた方も、今回の会議から新たに委員になっていただいた方も、これからの本市の公共交通についてお力添えを賜りますようよろしくお願いいたします。本日、委員の皆さまに協議していただく中心となります「基幹路線」については、新市における一体化の醸成のため、各地区を効果的に結び、そして住民生活に必要な移動確保と利便性の向上を図るための幹になるものとなると考えております。より市民の皆様から利用されるバス路線とするために、本日も委員の皆さまから貴重なご意見、ご議論を賜りますようお願いいたしまして、簡単ですが、あいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局： 議事に入ります前に今回任期満了等に伴い委員が改まりましたので、副会長と監事の選任を行います。豊川市地域公共交通会議設置要綱第5条の2及び3により、市長が会長となり、会長が副会長と監事を指名することになっております。会長、指名をお願いいたします。

会 長： 副会長には、事務局である地域安心課を所管する市民部長である竹下一正委員、監事には、市健康福祉部長の田口真彦委員を指名します。

事務局： ただいま、会長からの指名がありましたので、竹下市民部長が副会長、田口健康福祉部長が監事とさせていただきます。次に、伊豆原先生に座長を、副座長を廣畠先生にお願いをしてきましたが、事務局としましては円滑な会議運営のため、引き続き両先生にお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

事務局： ありがとうございます。では引き続き伊豆原先生を座長に、副座長を廣畠先生にお願いいたしますのでよろしくお願いいたします。なお、山脇市長はこれから次の公務のため、ここで退席させていただきますので、よろしくお願いいたします。

(市長退席)

事務局： それでは座長、進行をよろしくお願いいたします。

座長： 初めに本日の会議の議事録署名人を指名いたします。本日は愛知県東三河建設事務所の野口知臣委員と、豊川市建設部長の伊藤洋文委員にお願いします。

まず報告事項の豊川市公共交通基本計画策定調査業務委託先選定結果について、事務局から説明をお願いします。

事務局： 今年度は豊川市公共交通基本計画を策定することを目的とし、株式会社トーニチコンサルタント中部支社と業務委託契約を交わして、調査を実施します。契約金額は9,639千円で、予算額内での契約でした。調査項目は、「住民ニーズ把握調査」として、小坂井地区から無作為抽出した1,700世帯に対し、アンケート調査票を郵送しています。今後集計し、調査結果をまとめ後日報告をします。次に「交通施策の基本計画の検討」は、市内バス路線を再編するための「基本的な考え方」に基づき、基幹路線の設定を行い、ダイヤ、運賃などの運営方法や路線の評価方法、評価項目の設定を考えます。「交通施策の具体的展開策の検討」では基幹路線についての事業主体を設定し、運行本数、走行ルート、走行方法などの運行方法、運行開始までのスケジュールを検討します。また、地域路線についての基本方針も考えます。その基本方針を基に、「地域での取り組み」として、地域住民で組織される「(仮)地域協議会」にて公共交通への関わり方、地域で必要とする公共交通のあり方について検討していただきます。「路線再編・実証実験計画」では、これまでに検討した基幹路線や地域路線についての実証実験運行に必要な運行経費、運行期間や収支計画、負担方法、また運行事業者の選定方法を考えます。最後に「豊川市公共交通基本計画の策定」として、調査及び検討結果を豊川市公共交通基本計画としてまとめた計画書を作成し、市民の皆様へ周知・PRするために計画の概要版のパンフレット作成を予定しています。以上です。

座長： 何かご意見等ありますか。地域での取り組みは、中学校区にこだわらず、地域の要望を考慮して、エリアを狭くした説明、意見交換、相談などの対応をし、地域の皆さんで考えていただく場を、地域に投げ掛けて欲しいと思います。よろしいですか。

次の議題にまいりたいと思います。事務局をお願いします。

事務局： 基幹路線(案)について説明します。前回の会議でご協議いただいてまとめた、4つの基本方針と7つの展開方法から、豊川市公共交通基本計画を策定し、バス路線を設定していきます。バス路線設定の進め方は、まず市域全体の一体性を高めるために、広域路線を考慮しながら、交通結節点及び市内各地域を結ぶ基幹路線を設定します。基幹路線決定後、基幹路線に接続する地域路線を、それぞれの地域が主体となって検討します。基幹路線の検討方法は、最初に、基幹路線を必要とする方の移動ニーズを抽出し、移動ニーズから基幹路線のおおよその方向を設定します。次に基幹路線の方向、スペースを考慮し、交通結節点を設定し、人口、施設の分布状況、運行距離、乗継回数を考慮して基幹路線のルートを設定します。ルート決定後、運行時間帯などのサービス水準、運行車両の設定、そして料金体系を設定します。基幹路線の機能は、市民の移動ニーズに合わせ、市域の一体性を高める交通ネットワークをつくる、広域路線に接続する、移動ニーズの多い主要施設を結ぶ路線、としました。基幹路線の留意点は、公共交通を必要とする方の利便性の確保、広域路線と連携・補完しなるべくルートが重ならないようにすること、所要時間の短縮に配慮、利用しやすく分かりやすい料金体系、広域路線・基幹路線への乗り継ぎを考慮したダイヤの設定をす

ることとします。交通結節点は、駅、公共施設、商業施設など人が集まり、地域の中心となる場所、そして広域路線、基幹路線、地域路線、それぞれが乗継しやすい場所に設置し、また、徒歩、自転車、自動車でもアクセスできるスペースを確保し、上屋、ベンチの設置、情報提供など、快適な待合空間とすることを基本的な機能としました。交通結節点の留意点としては、各路線がバランスよくアクセスできるよう、市内で偏りが無いように結節点を設定すること、自家用車、タクシーなど他の交通の流動に支障をもたらさないよう、駐車スペースが確保できる場所に設定することとします。次に前年度実施しましたアンケート結果を利用して、公共交通を必要とする方の移動ニーズを考えています。市中心部の「代田・中部・金屋」地区、「桜木・豊・豊川」地区への移動が多い状況で、どの地区においても自動車利用の割合が多く占めています。自動車利用する方の多くは、自動車が便利で早く目的地にいけると考えており、公共交通利用への転換は少ないと思われます。一方、高齢の方、運転免許を持っていない方、自動車を持たない方などは、公共交通を利用すると考え、基幹路線で支える移動ニーズの利用者層については、60歳以上の方 または、自動車免許がない方、もしくは、免許を保有しているが自由に使える自動車がない方、これらのいずれかに該当する方を、公共交通を必要とする対象者として考えています。対象者の方は、「通院」「買い物」目的での移動頻度が多い状況でありますので「通院」「買い物」目的の移動ニーズに絞ってまとめています。どの地区の方も隣接する地区への移動が多いほか、「代田・中部・金屋」地区、「桜木・豊・豊川」地区を中心とした移動、また、「国府地区」を中心とした移動が多くあります。通院目的では、豊川市民病院への移動が大半です。買い物目的では、市中心部に位置する豊川サティ、名鉄豊川線稲荷口駅近くにあるサンヨネ豊川店への移動ニーズが多く、続いて、「国府地区」「御油地区」にありますピアゴ国府店、ヤマナカ御油店への移動ニーズが多くあります。対象者の方が、現在は利用していないが、行きたいと思う施設については、中央図書館、市民病院、豊川サティなど「代田・中部・金屋」地区、「桜木・豊・豊川」地区の市中心部に位置する施設への移動ニーズが多く、また豊川駅や体育館、文化会館への移動ニーズもあります。市中心部以外の施設では、名鉄国府駅や本宮の湯、ゆうあいの里ふれあいセンター、赤塚山公園、ぎょぎょランドなどへの移動ニーズがあります。行きたい施設への市内の流動状況ですが、「国府地区」、「代田・中部・金屋」地区、「桜木・豊・豊川」地区の間で多くの移動ニーズがあります。また、現在の移動状況と比べますと各地区を跨いだ長距離の移動ニーズがあり、「音羽地区」と「一宮地区」から市中心部への移動ニーズが多くあります。次にこれまでの、対象者の方の現状の流動方向、希望の流動方向から基幹路線の骨格となる移動ニーズですが、「国府地区」「代田・中部・金屋」地区、「桜木・豊・豊川」地区間の移動ニーズがあり、また「代田・中部・金屋」地区、「桜木・豊・豊川」地区を中心として南北方向への移動ニーズもあります。そして、一宮地区については、市中心部への移動ニーズがあり、音羽、御津地区では、「国府地区」やその延長上になります市中心部への移動ニーズがあります。これらの移動ニーズと、道路幅員、道路整備状況などの道路網や広域路線ルートを考慮し、そして市中心部では、移動ニーズの施設が多いので利便性を確保するように経路地を考慮して基幹路線ルートを設定します。また、小坂井地区についてですが、現在アンケートを実施中なので移動ニーズを把握できていない状況ですが、合併により市域全体の一体性を高め

る観点から、市中心部に結ぶことを考えています。次に基幹路線のルート設定の交通結節点ですが、市の東西及び中心部で主要な交通結節点を設定しました。市の東部では、利用者の多い場所で、乗降場所などのスペースを確保できるＪＲ豊川駅を交通結節点とし、同様に市西部の交通結節点として国府駅、市の中心部の交通結節点として、人口が密集し、流動も多く、また、商業施設や公共施設が集まり、地区の活性化に繋がると思われるため、プリオビルを中心とする諏訪地区を考えています。基幹路線は各地区から移動ニーズのある市中心部に結ぶことを考えますが、運行距離、所要時間を考慮して、１度の乗継で市中心部の諏訪地区へ行くことができるように、ルート設定を考えました。最初に３ヶ所の交通結節点を結ぶ市東西を運行する基幹路線を設定し、そして交通結節点を通り、市南北を結ぶ路線を設定しました。そして、旧町については、今後、各地域で検討される地域路線との交通結節点を考慮して、旧町内にある鉄道駅及び支所と移動ニーズの多い主要な交通結節点を結ぶように設定しました。それぞれの基幹路線のルート(案)として、豊川国府線は、ＪＲ豊川駅を起点として諏訪地区を経由し名鉄国府駅を終点とする路線で主に姫街道を通り、途中、市役所、保健センター、勤労福祉会館、文化会館、名鉄八幡駅を経由するルートです。経路地に「諏訪町」とありますが、これは、名鉄豊川線「諏訪町駅」ではなく、交通結節点として位置づけていますプリオビルを中心とする諏訪地区を示しています。また、豊川養護学校については、登下校の時間帯のみ経由することを考えています。距離及び所要時間については、概算ですが、距離 12 キロで片道 40 分要します。次に千両三上線は、ＪＲ豊川駅を中心に市南北を結ぶ路線で千両、三上両地区市民館を起終点とし、途中地域文化広場、ＪＲ豊川駅を経由します。距離は 10.3 キロ、所要時間は、30 分要します。３番目にゆうあいの里・小坂井線は、諏訪地区を中心に市北部と小坂井地区を結ぶ路線で、ゆうあいの里を起点として、ぎょぎょランド、ウィズ豊川、諏訪地区、市民病院、小坂井支所、フロイデンホールを経由しＪＲ西小坂井駅を終点とするルートで、距離 11.9 キロ、所要時間 37 分要します。４番目に一宮線は、ＪＲ豊川駅を起点として、ＪＲ三河一宮駅、一宮総合支所、一宮生涯学習会館を経由し本宮の湯を結ぶ路線です。一宮地区には、民間バス路線の豊鉄バス新豊線が運行しているので、なるべく競合しないようにＪＲ飯田線西側の主要道路を走行するルートとしました。距離は、11.2 キロ、所要時間は、26 分要します。５番目の音羽線は、名鉄国府駅を起点として、御油の松並木を通り、音羽グリーンセンター、音羽支所、音羽生涯学習会館、長沢地区市民館を経由し名鉄名電長沢駅を結ぶルートです。距離は、6.4 キロ、所要時間は、16 分です。音羽線については、所要時間が短いので２本に１本位は、移動ニーズのある諏訪地区までの運行を考えます。諏訪地区を起点とした場合は、名鉄国府駅までは豊川国府線と同じルートを運行し、主な経路地には、名鉄八幡駅、文化会館、勤労福祉会館、保健センター、が追加で経由され、距離は、14.4 キロ、所要時間は 36 分要します。最後に御津線は、名鉄国府駅を起点として、ＪＲ愛知御津駅、御津支所、ハートフルホールを経由し、御津福祉保健センターに結ぶルートで、以前から要望のありました名鉄国府駅と接続する路線を考えました。距離は、4.7 キロ、所要時間は、13 分です。御津線についても、２本に１本位は、豊川国府線と同様のルートで諏訪地区までの運行を考えます。諏訪地区を起点とした場合は、音羽線と同様の公共施設を追加で経由し、距離は、12.7 キロ、所要時間は、33 分になります。新市民

病院開院後は、市民病院への移動ニーズが多いため、新たに新市民病院を交通結節点に設定し、先程示した基幹路線のルートの一部変更することを考えています。豊川国府線及び音羽線、御津線の諏訪地区まで運行する便については、新市民病院を経由することを考え、ゆうあいの里小坂井線については、新市民病院開院前は諏訪地区を経由していましたが、開院後は、ゆうあいの里を起点として、新市民病院を経由し、「桜町地区」内を運行して、小坂井支所、フロイデンホール、JR西小坂井駅を結ぶことを考えています。距離は、11キロ、所要時間は、30分になります。ここまでが、今回検討していただく内容です。運行時間帯、運行本数、使用車両については、基幹路線のルートが決定した後、次回会議で委員の皆様にご検討していただくこととなりますが、次回の参考として、先程示しました新市民病院開院前の基幹路線を基に仮の運行条件を設定し、運行経費の試算を行いました。豊川国府線については、市東西及び中心部の交通結節点を結ぶ基幹路線であるため、運行本数を1時間に1本確保すると仮定した場合、車両数は、片道の所要時間を考慮して2台必要です。使用車両は、市内主要施設を多く経由し、各基幹路線と結節することからマイクロバス程度の車両として設定しています。その他の基幹路線については、90分に1本の運行で、使用車両をワゴン1台での運行と設定し、運行時間を毎日7時から20時までの13時間とした場合、年間運行経費は、約9,500万円になりました。愛知県内の自主バス運行の料金体系の傾向として、均一料金体系を取り入れている市町村が多く、自主バス運行の8割が100円又は200円均一料金です。次回会議で、見込み需要量、収支率を考慮して、分かりやすく利用しやすい基幹路線の運賃体系を検討していただきたいと思います。以上で説明を終わります。委員の皆様、基幹路線ルート案について検討をお願いします。

座長： 今日の協議事項のメインになりますが、ご意見ご質問等ございませんか。

委員： JR西小坂井駅とフロイデンホールを結ぶのは近過ぎるので、JR西小坂井駅と名鉄伊奈駅と結び、フロイデンホールはルートから外した方がいいと思います。

事務局： 小坂井地区はアンケート調査の最中であるので、ホームページ等で寄せられた意見を参考にしました。伊奈駅は交通結節点の国府駅と繋がっており、JR小坂井駅は交通結節点の豊川駅と繋がっていることから、交通結節点と直接繋がっていないJR東海道本線の西小坂井駅と結ぶこととしました。フロイデンホールは、文化行事を行う施設であるので、市の中心部からも利用できるようにするために結んでいます。

委員： 行政サービスというだけでなく、収支率の向上も考える必要があると思いますが、御津地区と隣接するラゲーナ蒲郡を国府駅と結ぶことは考えられないですか。民間事業者が運行を行わない中で、公共側で担うべきか疑問はありますが、収支率の向上を目指し、期間限定でもいいので観光資源をうまく活用できないかと思います。

事務局： ラゲーナ蒲郡の利用者は、ほとんどが車利用のファミリー層や若年層の方たちが乗り合わせで行きます。今回のアンケートでも、公共交通を利用してラゲーナ蒲郡に行きたいというニーズは少なかったため、接続は考えませんでした。広域路線となるので、蒲郡の乗降客をどうするのか等、蒲郡市との協議が必要になります。御津地区からは国府駅と市民病院へのニーズが多かったため、市の中心部に来てもらえるようにすることも配慮しながら、市内の接続を重視した路線としました。

座長： ラゲーナ蒲郡は、ファミリーや若年層が利用する場所という先入観を持たず、高齢の方も利用するという考え方も考えていく必要があります。今回の基幹路線は現時点で

のニーズに対応したもので、基幹路線の運行後には新たな要望や改善策が出てくると思いますので、今回の意見もその一つとして、受け止めておいて欲しいと思います。

委員： 御津や音羽地区は2本に1本を諏訪地区へ乗り入れるとなっていますが、延長する代わりに、萩地区や金野・下佐脇地区などの空白地を起点とする考えはありますか。

事務局： 今回の基幹路線は、一番要望の多かった市民病院と市の中心部への足、また国府駅、豊川駅へ出たいという要望を考慮し検討しました。基幹路線で結ぶには周辺の人口密度が低く需要が少ないと考えられるので、地域路線でカバーしてもらうことを考えています。地域路線は基幹路線の交通結節点に接続し、地域路線は地域が主体となって運行形態、運行本数、運行経費を考えてもらいます。次回会議では、地域路線を存続させるための条件を審議いただく予定であり、財政力も考慮しながら、収支率の目標や市の補助金の上限設定などを検討します。基幹路線だけではサービス水準が下がるため、カバーするための地域路線については、市としても支援して成功例を数例作り、それをきっかけに市域全体へ展開できればと考えています。

座長： 他にいかがでしょうか。

委員： 基幹路線は鉄道と並行している路線が多いですが、運行本数は鉄道の方が多いので、鉄道利用の方が多いのではないかと思います。鉄道の運行本数増などでもっと鉄道を活かし、バスは鉄道のないところから、鉄道駅に結んだ方がよいのではないですか。

事務局： 鉄道の本数増は難しい状況です。名鉄豊川線の駅は、諏訪地区の主要施設からやや離れています。競合しないように配慮しましたが、駅にやや近い施設の立地や、人口が多いところを通したい考えもあり、結果的に並行する区間も生じました。

委員： 一宮地区から市民病院に行く場合、2回乗換えが必要で、現実にはJR飯田線で牛久保駅まで行き、豊鉄バスで市民病院に行くことになると思います。基幹路線を運行したが、一宮の方は乗らなかったとならないように考えて欲しいです。

座長： 鉄道とバスをうまく組み合わせることが必要です。通院については、利用されている地域の病院を把握することで、バス停の配置の考え方に繋がります。鉄道については、JR飯田線は市内利用が想定されるが、名鉄は普通列車の本数が少なく、優等列車が停車しない駅は使いにくく、市内利用は少ないと考えられ、組み合わせるには非常にづらい面があるが、3年間の実証実験を通じて見極めていく必要があります。

委員： 通学に便利な路線は考えないのですか。

事務局： 今回は65歳以上の方と、移動制約者の方に重点を置き、通学利用までは行き届いていないのが実情です。実証運行を通じた中で、必要な改善を行っていくことは可能です。ただし、全てをカバーすることは現実には厳しいので、財政力を考慮しながら、需要が見込めそうなこの6路線で実証運行をし、収支などの状況を見ながら次の展開を考えていくことにしたいと思います。現在、バスがなくとも通学できている状況にあると考えて通学利用は見送りましたが、豊川養護学校については、現在もバスを運行し特殊事情にあるので、基幹路線のアクセスを考えました。

委員： 収益、効率は確かに大事ですが、それを考えたら教育は駄目になり、残念です。

委員： 基幹路線はいい話ですが、地域路線の上限やサービスの低下の話を先に聞くと、いい話ではないと受け止めます。地域協議会を指定し、具体的に対応してください。

事務局： 今後、具体的な話になるので、厳しい発言もしましたが、現有の財政力の中で何とかスタートさせたいと考えています。地域路線は地域で検討ということが、前回から

の市のスタンスです。行政から声をかけるが、ぜひ地域で中心となっただけの方を紹介していただき、地域が中心になって進めて欲しいと思います。基幹路線だけではサービス水準は下がるが、地域路線も組み合わせれば今までよりもサービス水準が高い路線が構築できると考えています。

委員： 基本的な考え方がよくわからないのですが、本当に公共交通を必要とする人が誰か、現在、誰がどういう思いで利用しているかを考えて欲しいと思います。

事務局： アンケートの結果を参考にしているが、それだけでは十分でないところもあるので、今年度も2回は地域に入り、地域の声を聞く予定です。地域で出た意見を尊重しながら、細かいところは微修正しながら進めていきたいと考えています。

委員： バス停の位置や数は、検討の余地があるということでもいいですか。

座長： 地域の意見も踏まえて、この場で決めていく認識でいて欲しいと思います。100%要望どおりは難しいが、少しでも利用しやすい仕組みを作っていくため、意見を出してください。

委員： 90分に1本で、そのうち1本は諏訪地区に直通する場合、乗り遅れると国府駅での待ち時間が長くなります。そのため、国府駅を経由せずに市民病院へ直行するルートを考えることはできないでしょうか。また、診察受付を行う午前の時間帯に細かくダイヤを設定できないか考えていきたいと思います。

事務局： 国府駅と市民病院の利用ニーズが朝の同じ時間帯に重なっているので、国府駅への接続とし、その中で2本に1本程度を市の中心部への運行と考えたが、1日の中での運行本数の配分については意見を踏まえて調整していきたいと考えています。

委員： 新豊線は国県補助路線ですが、路線と区間が一部競合しているので調整をしていく必要があります。利用者が減少すると存在が危くなります。豊橋市、新城市との関連もあるので、調整が必要です。競合区間を協調か競合のどちらなのか、捉え方を示した上で、今後、広域路線と基幹路線のあり方を議論していく必要があります。

事務局： 新豊線とは協調の考えでいきたい。新豊線でカバーし切れない部分をなるべく運行するように配慮しました。

委員： 例えば、一宮地区から豊川市民病院間は区間として競合しており、運賃差がありません。運賃を調整補填するのかなど、今後の問題として認識しておいて欲しいです。新豊線が補助対象から外れてしまっは大変です。

座長： 次回までに豊鉄バスとも相談し、報告して欲しいと思います。ルートだけで決まる話ではないので、運行本数や運賃を含めて、再度議論する必要があります。小坂井地区はアンケートの最中であるので、集計結果によっては修正もありますし、車両の大きさは需要だけでなく道路状況によっても決まる可能性もあります。

委員： 新豊線は昨年度実績で国と県から年2,500万円を補助しており、補助要件が外れると各自治体で面倒を見ることになります。新市民病院移転後も、新豊線は現状のままであることはないと思われるので、国、県、豊鉄バスを含めて協議して進めてください。路線の変更によって補助額も変わるので、しっかり調整して欲しいです。

委員： 豊川市内は鉄道駅が多く、普通列車でも30分に1本あり、基幹路線よりも多く走っています。公共交通の利用を推進していますので、鉄道の利用も考えて欲しいと思います。次に、ラグーナ蒲郡への路線ですが、名鉄バス西浦豊橋線が通っているので、活用してください。最後に、路線再編後の豊川北部線の扱いについて、教えて下さい。

事務局： 基幹路線完成後は、基幹路線の一部として吸収します。主要な施設は今回の基幹路線でアクセスできるように、路線を設定しています。

委員： 基幹路線といいながら、地域路線のような路線もありますので、基幹路線と地域路線を一緒に検討すべきではないかと感じます。また、計画の目標と照らしてどうかを考えて欲しいと思います。路線設定だけでなく、予算やサービス水準の設定も含めて繰り返し修正を重ねることが必要と感じます。

事務局： 今までバス路線について地域の方々がイメージできるものはありませんでしたが、基幹路線を示すことで、地域から話が出てくると思います。これまで地区によって異なるサービス水準であったバス路線を一体化して平均化させることがスタートであり、その結果地域路線に近いものも基幹路線に位置づける形となりました。これ以上のサービスは地域で考えてもらいたい。他市でいう地域路線並みの路線が基幹路線となっているので、地域路線はもっと小さい区域を担う路線になると思われ、地域路線の検討状況によって基幹路線も必要に応じて見直しを行っていきます。

座長： 基幹路線と地域路線は、検討する側が決めているだけで、利用者側にその意識はなく、いかに組み合わせるかが重要ですので、サービスの中身を検討してほしいと思います。地域路線は地域が主体ですが、地域にとっては誰が主体か明確でないので、声をかけ、いろんな方に意見を聞き、それを持ち寄って進めていただきたいと思います。叩き台を作り、それがベースとなりスタートさせますが、時間的に余裕はありません。計画としての考え方や目標はしっかり持ち、それに対して実証運行としてスタートする路線を見つけ出すことが、この会議の最低限の目標です。次回議論して頂くことを条件に、今回の案を叩き台として検討を進めます。

事務局、次をお願いします。

事務局： 平成 22 年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出予算補正(案)の変更点について説明します。歳入は、今年度、地域公共交通活性化・再生事業費補助金を活用することとしていますが、今回交付決定額が 3,800 千円でした。そのため、当初の補助金歳入額 10,147 千円から 3,800 千円に歳入を減額しています。次に、歳出ですが、委託料については、予算額が 10,147 千円のところ、契約金額が 9,639 千円でしたので残金が 508 千円になります。事務局としては、新しい科目に補助金を追加し、契約差金の一部を新科目の予算に流用することを提案します。新科目は、今後地域路線に関して、地域で組織される(仮)地域協議会で検討されることとなりますが、地域組織の立ち上げや、当面の運営を支援するために、豊川市地域公共交通会議から(仮)地域協議会に対し活動補助金を交付することを考えて科目を設定しました。(仮)地域協議会支援案ですが、地域で組織する団体等が、地域における公共交通の確保や利用促進を図るために行う検討や各種事業の実施について、豊川市地域公共交通会議が支援を行うことを目的とします。そして、補助対象団体については、各中学校区単位で組織される(仮)地域協議会に対し補助金を交付します。原則として、(仮)地域協議会は、中学校区単位で一つの組織とし、中学校区内の一部の地域や複数の地域が検討を行う場合でも、(仮)地域協議会は、中学校区単位で一つの組織としています。補助対象経費は、(仮)地域協議会で使用される用紙、文具代や印刷製本費、会議時のお茶代などを対象とします。補助期間については、実証実験運行が完了する平成 25 年度までの 4 年間とし、補助金額は、1 年目は補助対象経費の 100%、2 年目は 75%、3 年目、4 年目は 50%とし、

1団体あたり、年間上限額を5万円としています。補助金交付の流れは、(仮)地域協議会から組織設立・認定申請後、地域公共交通会議から認定、その後補助金申請そして補助金交付、最後に精算を行う流れになります。委員の皆様から(仮)地域協議会への活動補助金の交付についてご承認をいただいた後、案を基に、補助金交付要綱の作成にとりかかりたいと思います。最後に歳出雑費、繰出金ですが、市への負担金に対する返戻金については、国からの補助金の減少に伴い減額いたします。以上です。

座長： ご質問等ございますか。

委員： 地域協議会活動補助の4地域は、すでに決まっているのでしょうか。

事務局： 特定してはなく、とりあえず4地域程度と想定しました。

座長： 地域が増えた場合は補正することになるのですか。

事務局： その場合は、補正を組みたいと考えています。

座長： ぜひ、増えていくといいと思います。他にいかがですか。それでは、このことについては承認いただいたということによろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

座長： では承認いただいたということになります。

その他をお願いいたします。

委員： 6月23日から7月22日まで「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方(案)」に関するパブリックコメントを行っています。もしご希望があればよろしくをお願いいたします。

座長： 是非、意見を出していただきたいと思います。事務局お願いします。

事務局： 本日委員の皆様にご検討いただいた基幹路線をたたき台にし、10月頃を予定している次回会議でサービス水準等の検討をしていきます。次回の会議が一番重要で、ここで意見を調整しながら協議をしていただく会議になると思います。地域に戻られた際には、話をさせていただき、地域の意見をまとめていただくと、この会議も有意義なものになると思います。正式な日時・場所が決まり次第連絡しますので、お願いします。

委員： 地域の協議会はいつまでに立ち上げればいいのでしょうか。

事務局： いつでもお声がかかれば、事務局は出て行く準備はできていますが、実証運行は3年ありますので、その間にしっかりと検討して出来上がればいいと思っています。

座長： それでは、これで閉会にしたいと思います。ありがとうございました。

(会議終了)