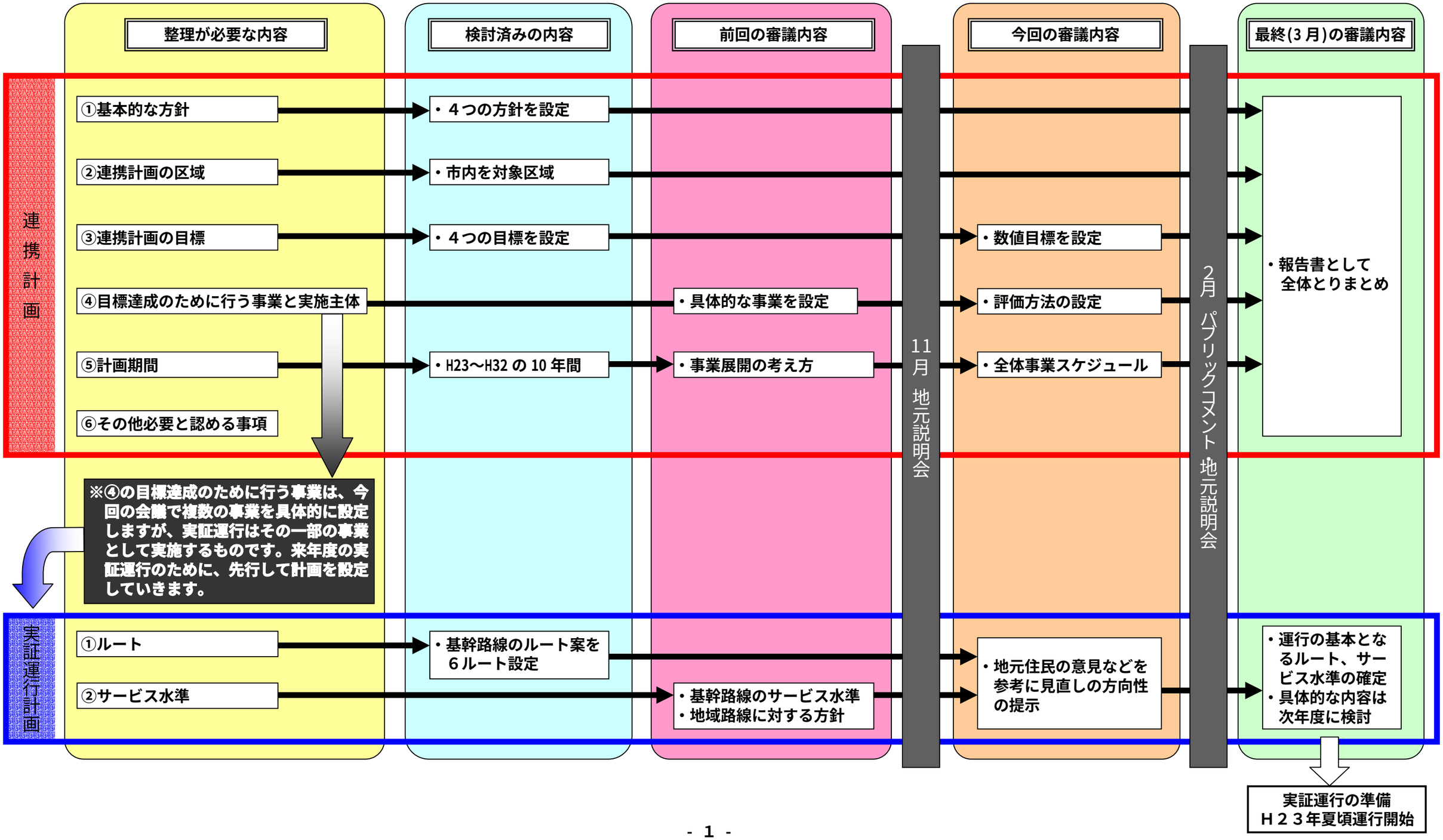
資料１

地域公共交通総合連携計画の内容について
実証運行計画にかかる経路案の見直しについて

平成２３年1月１８日

１．今回の審議項目と今後のスケジュール

豊川市では、昨年度検討した公共交通に関する市の基本的な考え方に基づいて、豊川市公共交通基本計画（地域公共交通総合連携計画）を策定します。
今回は前回会議や地元説明会での意見を踏まえながら、連携計画書(案)をまとめました。
また、来年度からバス路線を再編して、実証運行を始めることを考えています。
前回会議や１１月の地元説明会での意見を参考にして、現在は見直し案を協議・調整中ですので、次回会議までに最終的な見直し案をまとめます。



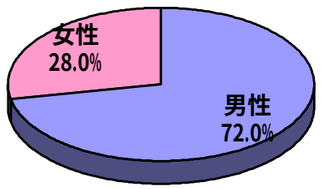
２．バス路線再編に関する地元説明会の報告

（１）開催状況

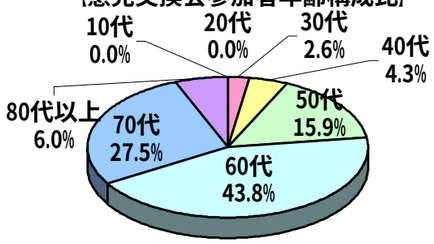
校　区	開催日	時間	会場名	参加人数
金屋中学校区	11月13日(土)	10時～	桜ヶ丘ミュージアム	6
一宮中学校区		14時～	農業者ﾄﾚｰﾆﾝｸﾞｾﾝﾀｰ	44
小坂井中学校区	11月14日(日)	10時～	小坂井生涯学習会館	32
南部中学校区		14時～	牛久保公民館	18
音羽中学校区	11月20日(土)	10時～	音羽文化ホール	63
中部中学校区		14時～	八南公民館	16
東部中学校区	11月21日(日)	10時～	豊川公民館	23
西部中学校区		14時～	ｺﾐｭﾆﾃｨｾﾝﾀｰ国府市民館	34
代田中学校区	11月28日(日)	10時～	勤労福祉会館	10
御津中学校区		14時～	御津文化会館	51

計297名

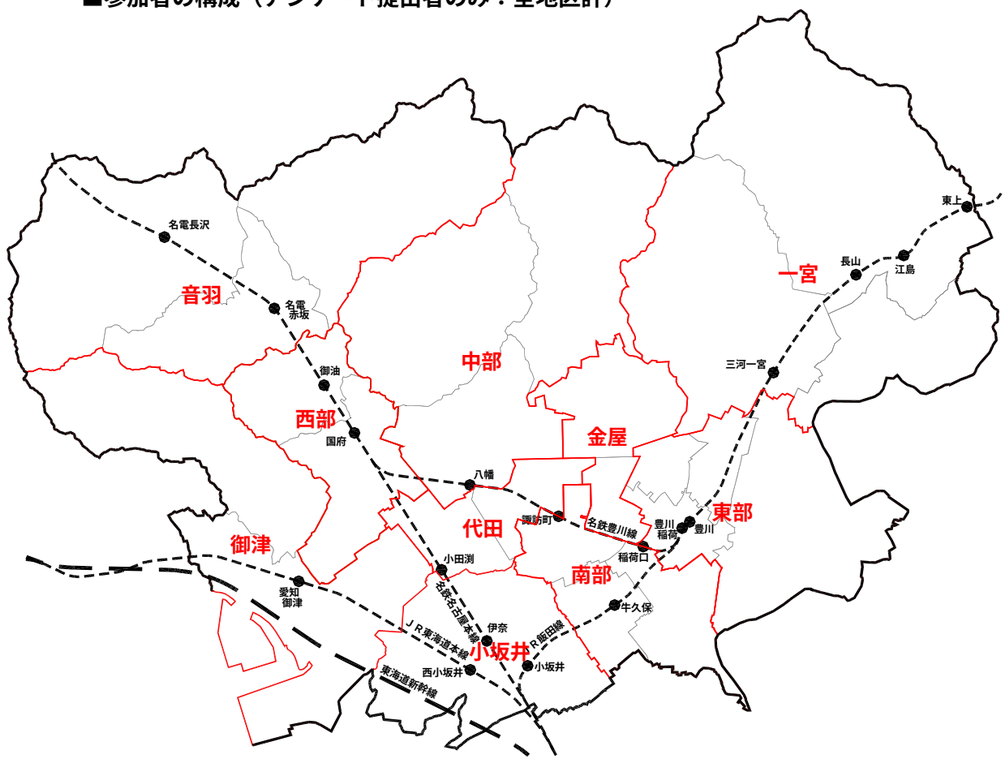
[意見交換会参加者男女構成比]



[意見交換会参加者年齢構成比]



■参加者の構成（アンケート提出者のみ：全地区計）



■意見交換会開催区分（中学校区）

（２）説明会の内容

目的：「豊川市公共交通基本計画」策定に向けて現在の豊川市地域公共交通会議の取組状況を各地区市民に説明し、具体的な意見等を収集し、本計画策定の参考とする。

① 地域公共交通総合連携計画(案)の説明
② 《意見交換》参加者からの意見・要望
③ 基幹路線の実証運行計画(案)についての説明
④ 《意見交換》参加者からの意見・要望・地域の状況
⑤ 《アンケート記入》参加者からの自由意見

（３）意見集約

①共通意見

＜計画の進め方について＞

● 見直しはある程度の間隔で行うべきではないか。

＜基幹路線の基本的なことについて＞

○ ２時間に１本では使えない。１時間に１本を希望。
○ 乗換え待ち時間が少なくなるようにして欲しい。
○ 市役所や市民病院までは乗換えなしで行けるようにして欲しい。
○ 財政状況も考慮し、適切なバランスを。
○ 鉄道やバスと並走している区間が多いので、利用者を奪わないようにすべき。

＜地域路線について＞

● 地域協議会はどのような組織でやっていくのか。その立ち上げ方は。
☆ 同じ中学校区でも地域差があり、まとめるのは難しい地域もある。
○ 基幹路線と地域路線を並行して検討した方がよい。
● 地域任せにしないで欲しい。地域路線こそ、行政で検討すべきでは。

＜現在の路線について＞

※ そのまま残して欲しい。又は改善して今後も走らせて欲しい。
☆ 今、利用している人に影響を与えないように。

●印：今回の資料整理で対応したもの
○印：基幹路線のルート見直しに合わせて、今後検討または検討中のもの
★印：実証運行後の状況を踏まえて、主に行政で対応するもの
☆印：実証運行後の状況を踏まえて、行政と地域で連携して対応するもの
※印：今回の計画では対応できないもの

＜料金体系について＞

○　乗継料金 100 円は反対。
○　可能な限り、安くして欲しい。
★　高齢者用の料金設定をして欲しい。
○　料金設定は手頃で良いと思う。
○　費用負担について理解されるようなメッセージの発信を。
○　税金をかけて、市の負担を増加させないようにすべき。

②地域の特色ある意見

＜市の中心部＞

【金屋中学校区】

○　千両三上線の新市民病院への直通設定を希望。
※　今の豊川北部線を便利にして。
☆　この地区から市民病院と結ぶ路線がない。

【代田中学校区】

☆　桜町小学校区の利便性配慮を希望。

【南部中学校区】

●　市役所と(新)市民病院まで直接行ける基幹路線を希望。
☆　中条地区、瀬木町付近で地域路線を確保して欲しい。

＜市の郊外部＞

【東部中学校区】

☆　千両三上線の三上地区市民館側は巡回型が適当。
○　市中心部への直通を希望。
☆　ゆうあいの里やぎょぎょランドへの直通を希望。

【中部中学校区】

☆　平尾から国府駅へのバス路線を希望。
☆　市役所、市民病院、八幡駅へのバスを希望。
○　千両三上線を北側（上千両）まで伸ばして欲しい。

【西部中学校区】

○　諏訪地区の交通結節点は、市役所、中央図書館、又は市民病院や豊川サティのいずれかがいいのでは。
☆　バス停以外でも乗れるようにして欲しい。
☆　東山（御油団地）と駅や小学校を繋ぐルートを希望。

【一宮中学校区】

○　一宮線はＪＲや豊鉄バスと競合し不要。豊鉄バスの有効活用を。
☆　地域の巡回バスを望んでいた。
○　市役所や(新)市民病院まで、直接行ける基幹路線を希望。
☆　デマンドも考えてはどうか。

【音羽中学校区】

○　グリーンヒル音羽、赤坂台、サンヒル赤坂、名電赤坂駅を経由して欲しい。
○　市役所や(新)市民病院まで、直接行ける基幹路線を希望。
☆　基幹路線はなくてもいい。名鉄への乗換え利用で十分。
★　基幹路線をなくし、その費用を地域路線に充てて欲しい。
☆　高齢者の多い地域に走らせるべき。
★　タクシー利用補助を。

【御津中学校区】

☆　基幹路線の始発を下佐脇の市民館にしてはどうか。
○　泙野大草地区までの延伸をしてはどうか。
○　市役所や(新)市民病院まで、直接行ける基幹路線を希望。
○　今の福祉乗合タクシーを減らして、基幹路線の増発を希望。
○　今の福祉乗合タクシーの各路線から乗継ができるように基幹路線の運行本数の増加、もしくは福祉乗合タクシーの車両台数を増やして乗継利便を確保して欲しい。
☆　デマンドも考えてはどうか。

【小坂井中学校区】

☆　地区が狭いので、地域路線は不要。
○　名鉄伊奈駅への接続を希望。
☆　東海道本線の南側や、美園の振興住宅地のカバーを。
☆　新市民病院開院後も、諏訪地区への路線を確保して欲しい。

③その他の意見

★　もっとＰＲした方がよい。
★　不測の事態に備えて、車両台数の余裕確保を。
★　通勤・通学も考慮を。

●印：今回の資料整理で対応したもの
○印：基幹路線のルート見直しに合わせて、今後検討または検討中のもの
★印：実証運行後の状況を踏まえて、主に行政で対応するもの
☆印：実証運行後の状況を踏まえて、行政と地域で連携して対応するもの
※印：今回の計画では対応できないもの

３．意見に対する対応及び見直しの方針（案）

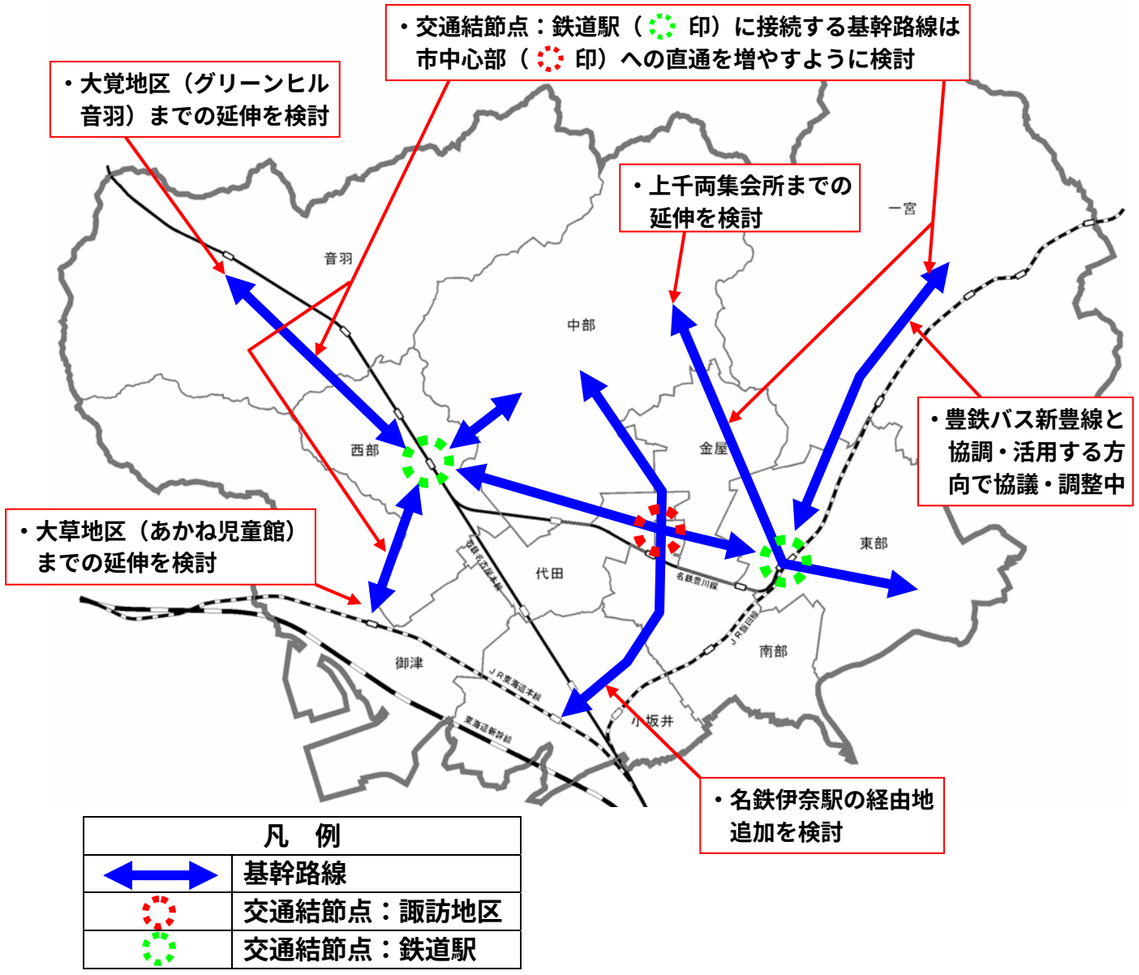
（１）地域公共交通総合連携計画

今回の資料で整理しました。連携計画書は資料２及び資料３を参照して下さい。連携計画の数値目標や評価方法の詳細については、資料１の９～13頁を参照して下さい。

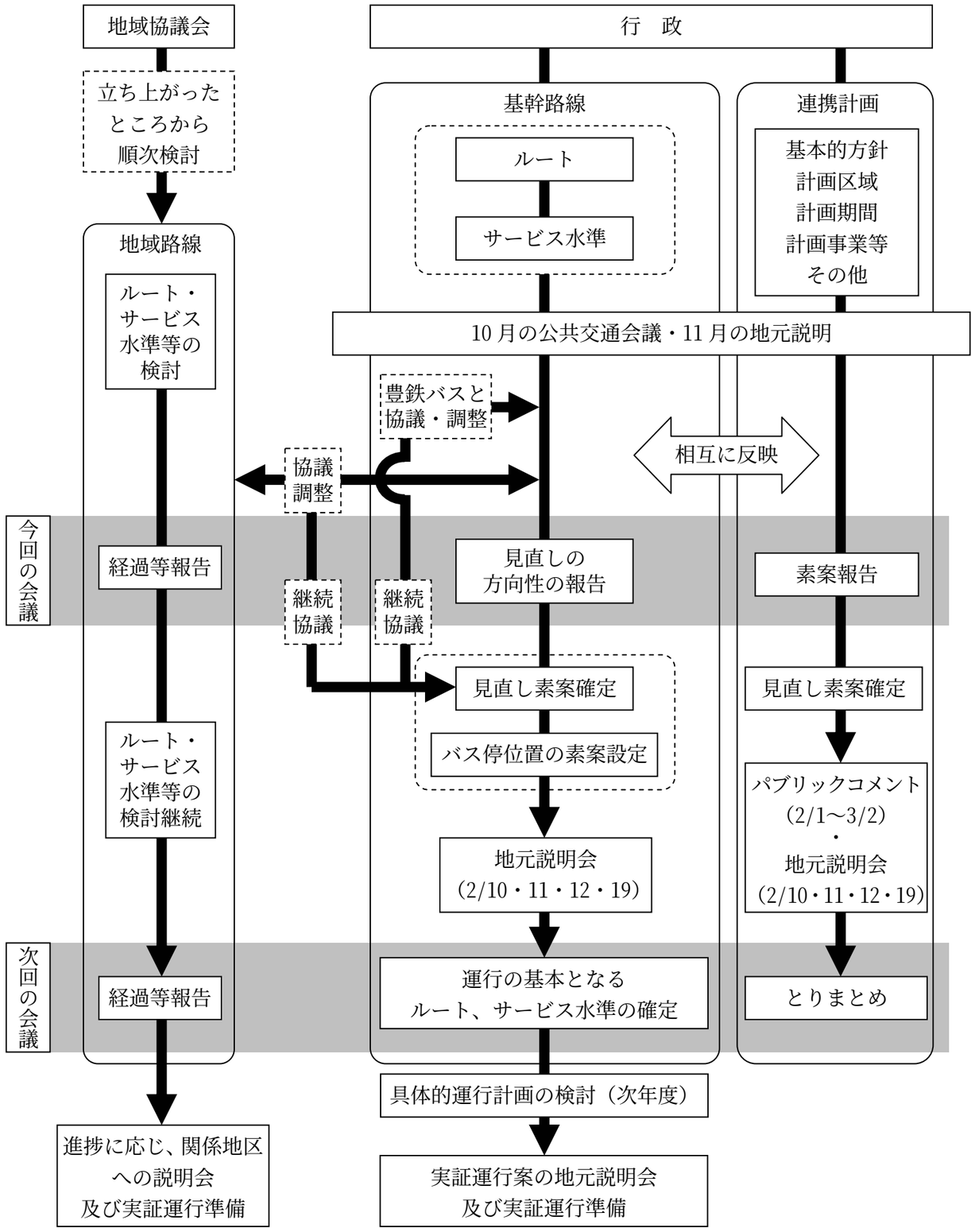
（２）実証運行計画

・基幹路線の骨格は変更せず、運行経路を見直し、実証運行計画とします。
・基幹路線の骨格から外れる地域・地区での意見に対しては、実証運行後の状況を見ながら、基幹路線や地域路線での対応を考えていきます。
・今後は、意見等を踏まえた基幹路線の見直しルートを固めた後、サービス水準を再検討します。
・今回は調整中の見直しルート案の提示（資料１の５～８頁を参照して下さい。）までとし、見直し後のルートやサービス水準については、次回会議で報告します。
・次回会議で運行の基本となるルートやサービス水準を固めて、その後に実証運行へ向けた具体的な運行ダイヤやバス停位置などを検討し、来年度夏以降の実証運行に備えていきます。

基幹路線の骨格と現時点の見直しの方向性



＜今回会議から次回会議までの検討スケジュール＞



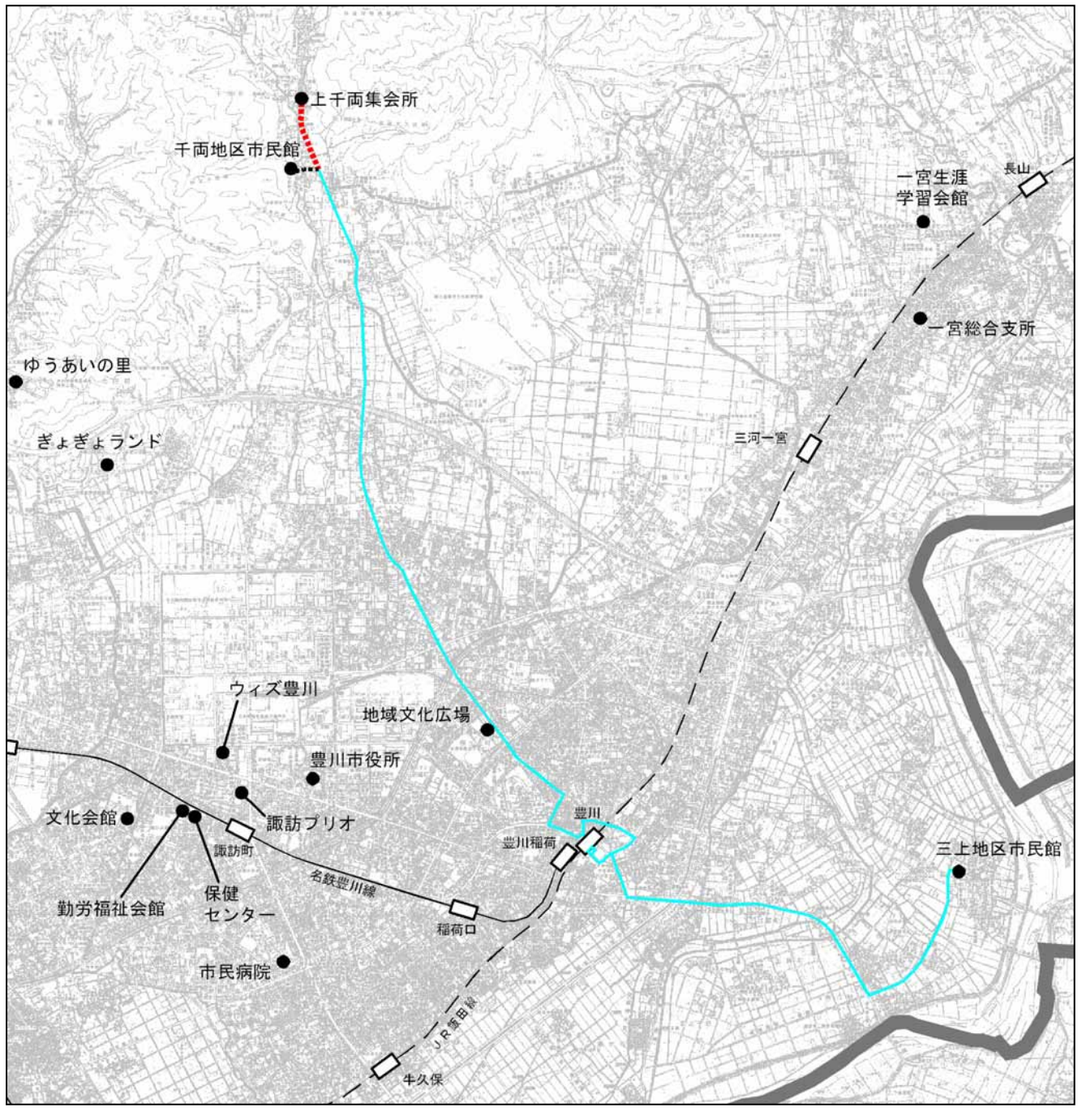
意見に対する対応及び見直しの方針（案）

見直す項目			主な意見等	前回時点の内容	対応及び見直しの方針(案)
①地域公共交通総合連携計画(案)について	目標値について		具体的な数値目標があるかの確認	数値目標は未設定	・今回の資料で整理**⇒９～13 頁、資料２、資料３参照**
	見直しについて		見直し間隔についての確認	具体的な見直し時期は未設定	
②基幹路線のサービス水準について	運行本数について		２時間に１本は少ないため、運行本数増を希望	豊川国府線　：１時間に１本 その他の路線：２時間に１本	・実証運行時は基本的に今までと同じ方針で運行するが、実証運行後については利用状況により検討
	乗換えを伴うことについて		市役所や市民病院へはなるべく乗換えなしを希望	ＪＲ豊川駅、諏訪地区、名鉄国府駅を交通結節点として各基幹路線を接続	・市中心部への直通を増やすように検討 ・市役所まで結ぶことを検討
	乗換え待ち時間について		待ち時間を少なくすることの希望	待ち時間が少ない運行ダイヤイメージを整理	・具体的な検討する中でも配慮
	料金体系について		料金負担の公平化の希望	初乗り 200 円、乗継 100 円	・ゾーン制の導入を検討
	バス停について		バス停位置の確認	具体的位置は未設定	・今後、基幹路線が固まり次第、検討 **⇒設置の考え方は８頁参照**
③基幹路線のルートについて	豊川国府線		諏訪地区の交通結節点の場所の確認	諏訪プリオを想定	・他路線の市役所、市民病院への直通便増加の見直しに合わせ、車両台数を２台から１台へ見直しすることも検討
	千両三上線	千両側	千両地区市民館から北に延伸を希望	千両地区市民館を起点に地域文化広場を経由し豊川駅に接続	・上千両集会所までの延伸を検討 **⇒６頁参照**
		三上側	三上地区市民館側の循環運行を希望	三上地区市民館を起点に豊川駅に接続	・実証運行時は前回案で運行し、利用状況により検討
	ゆうあいの里小坂井線	小坂井側	名鉄伊奈駅への接続を希望	ＪＲ西小坂井駅を起点に小坂井支所、フロイデンホールを経由し諏訪地区に接続	・名鉄伊奈駅の経由地追加を検討 **⇒６頁参照**
			新市民病院開院後の諏訪地区へのルート確保	開院後は諏訪地区経由から新市民病院経由に変更	・実証運行後の利用状況により検討
	一宮線		一宮線をなくし、豊鉄バスの有効活用を希望	本宮の湯を起点に一宮総合支所、三河一宮駅を経由し豊川駅に接続	・新豊線の有効活用を図るため、新豊線の料金体系を変更するとともに、ＪＲ豊川駅と一宮総合支所間については、一宮線と同一路線とすることで協調を図ることを検討 ・諏訪地区まで結ぶことを検討**⇒７頁参照**
	音羽線		経由地の変更を希望	名電長沢駅を起点に音羽支所を経由し国府駅に接続	・大覚地区（グリーンヒル音羽）までの延伸を検討 ・市役所まで結ぶことを検討**⇒７頁参照**
	御津線		地区内の起点の変更を希望 地域路線からの乗継利便性の確保を希望	御津福祉保健センターを起点に愛知御津駅、御津支所、ハートフルホールを経由し国府駅に接続	・経由地を変更し、大草地区（あかね児童館）までの延伸を検討 ・市役所まで結ぶことを検討**⇒８頁参照**
	その他ルート新設について		桜町小学校区、天王小学校区、御油団地などでの路線確保の希望	基幹路線は未設定	・実証運行時は前回案の６路線で運行
④地域路線について	地域協議会について		組織体制や立ち上げ方の確認	概略の内容を整理	・今回の資料で整理**⇒９～13 頁参照**
	検討スケジュールについて		運行までのスケジュールの確認	概略の内容を整理	
	行政など関係者の関わりについて		地域一任となることへの懸念	地域主体で検討	
	地域路線への補助や運行継続の判断基準について		具体的な数値の確認	具体的な内容は未整理	
	赤字の補填について		赤字の場合の対応の確認	具体的な内容は未整理	
⑤その他	現在の路線について		基幹路線整備までの扱いの確認	具体的な考え方は未整理	・今回の資料で整理**⇒13 頁参照**
	説明会の実施について		地元の意見を聞く場を多く確保することの希望	平成２２年２月と平成２２年１１月に実施	・平成２３年２月と、実証運行開始前にも説明会を実施予定

B．千両三上線

●見直しの方向性

・千両地区市民館の終点を見直し、上千両集会所までの延伸を検討



凡　例	
━━━	前回案のルート
┅┅┅	見直し区間（追加）
▪▪▪▪▪▪▪	見直し区間（削除）

C．ゆうあいの里小坂井線

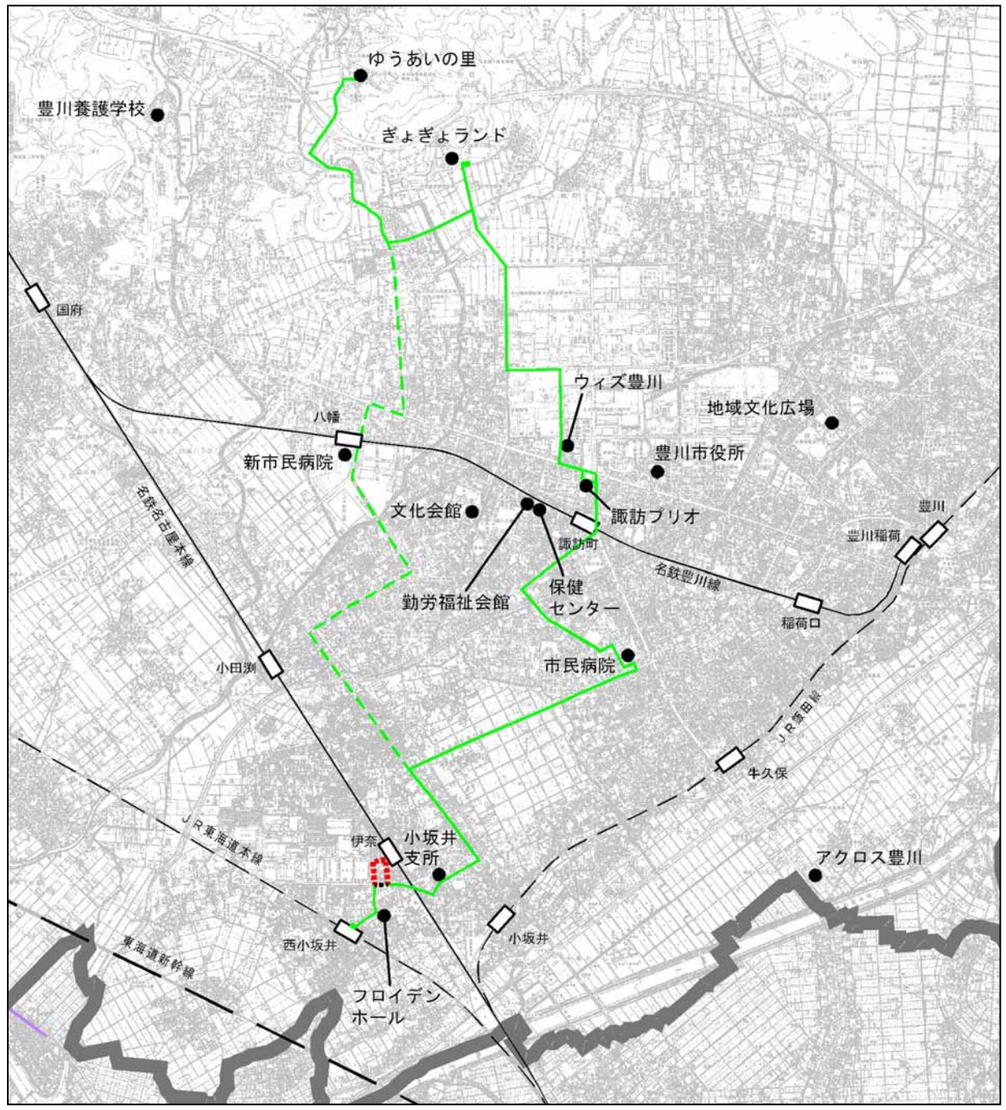
●見直しの方向性

・名鉄伊奈駅を経由地として追加を検討

●備考：新市民病院開院後

・新市民病院経由で運行。

・開院後の諏訪地区へのルート確保については、利用状況により検討



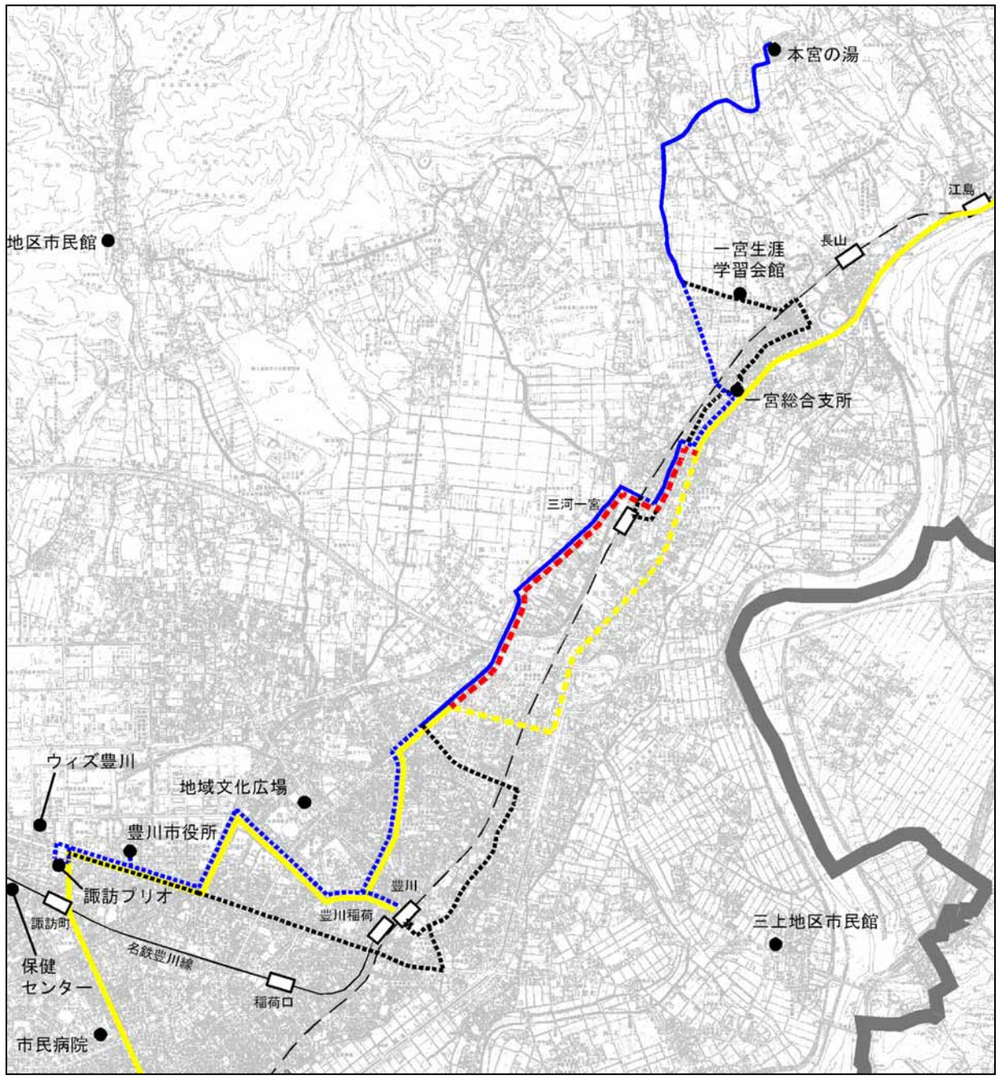
凡　例	
━━━	前回案のルート：新市民病院開院前
┅┅┅	新市民病院開院後の運行区間
┅┅┅	見直し区間（追加）
▪▪▪▪▪▪▪	見直し区間（削除）

D．一宮線

●見直しの方向性

・新豊線の有効活用を図るため、新豊線の料金体系を変更するとともに、ＪＲ豊川駅と一宮総合支所間については、一宮線と同一路線とすることで協調を図ることを検討

・市の中心部まで直通する場合は、諏訪地区まで結ぶことを検討



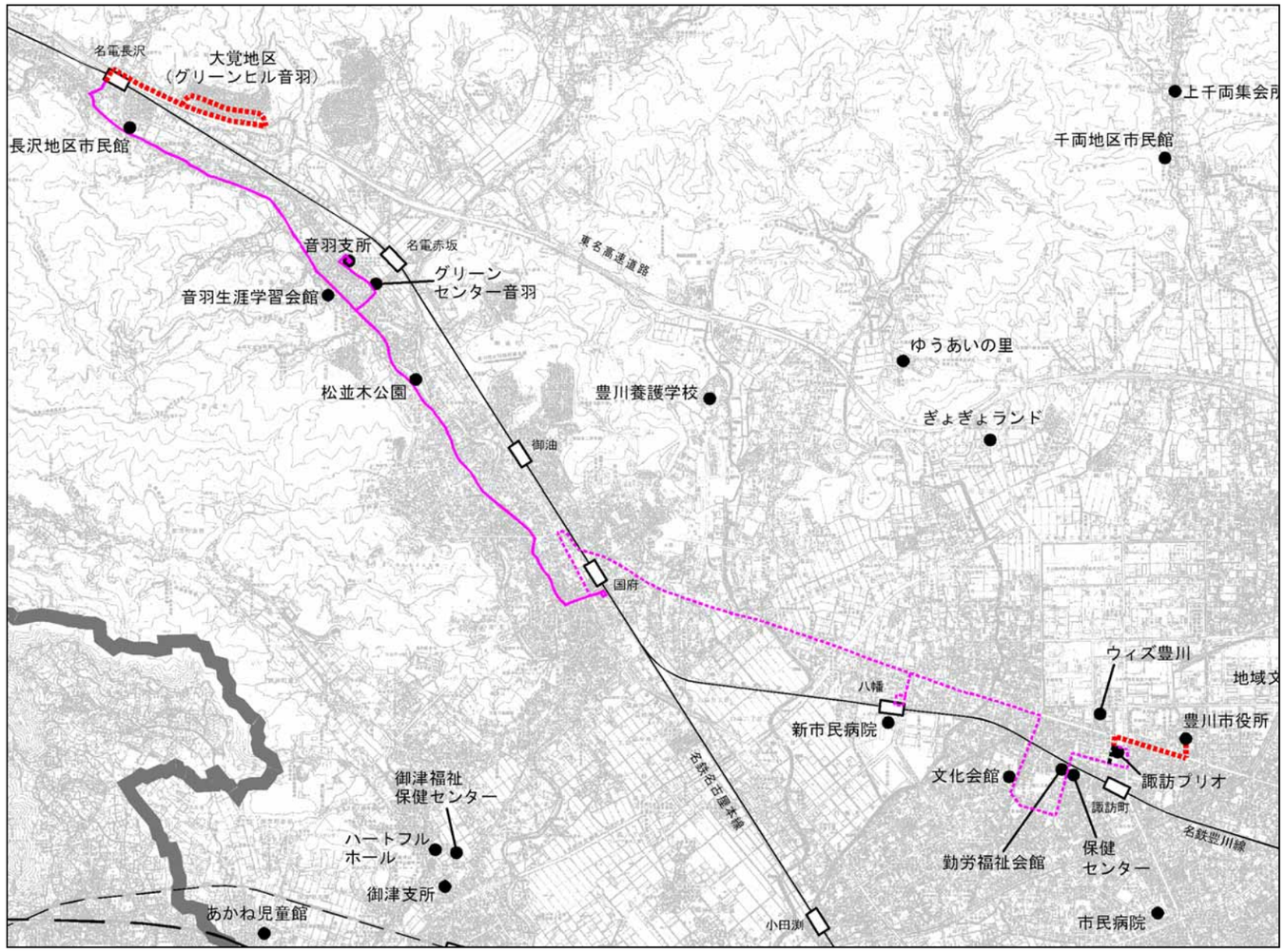
凡　例		
一宮線	━━━	前回案のルート
	┅┅┅	見直し区間（変更）
	▪▪▪▪▪▪	見直し区間（削除）
新豊線	━━━	現在のルート
	┅┅┅	見直し区間（変更）
	┅┅┅	見直し区間（削除）

E．音羽線

●見直しの方向性

・大覚地区（グリーンヒル音羽）までの延伸を検討

・市の中心部まで直通する場合は、市役所まで結ぶことを検討



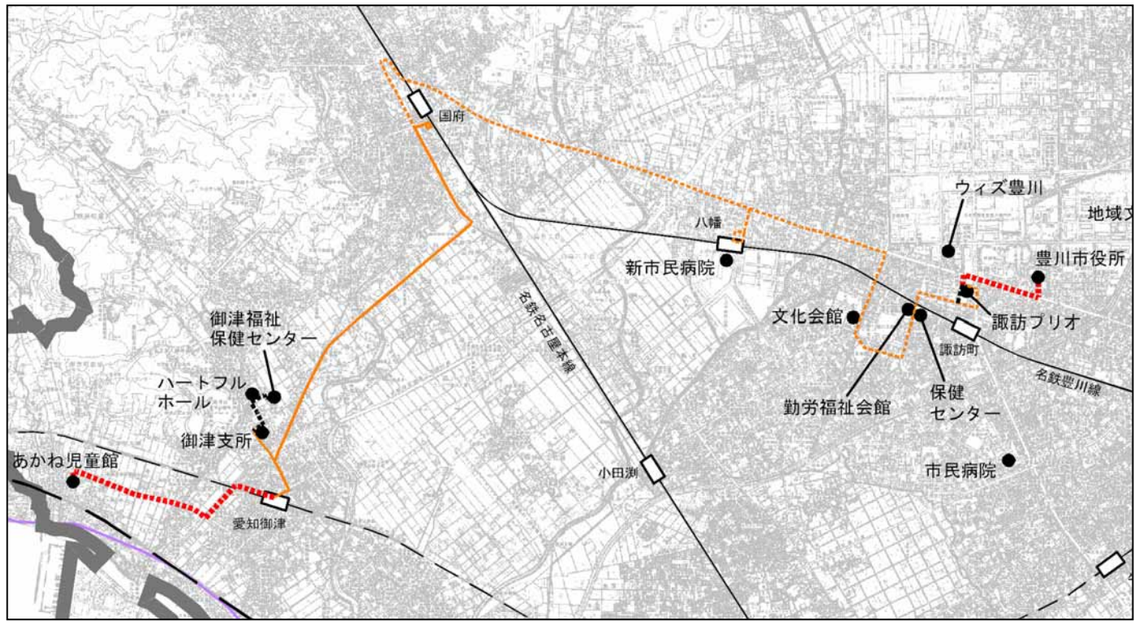
凡　例	
━━━	前回案のルート
┅┅┅	（破線は市中心部へ直通するルートの場合）
┅┅┅	見直し区間（追加）
▪▪▪▪▪▪	見直し区間（削除）

Ｆ．御津線

●見直しの方向性

・御津福祉保健センター、ハートフルホールへの経由をやめて、大草地区（あかね児童館）までの延伸を検討

・市の中心部まで直通する場合は、市役所まで結ぶことを検討



凡　例	
━━━	前回案のルート
┅┅┅	（破線は市中心部へ直通するルートの場合）
┅┅┅	見直し区間（追加）
┅┅┅	見直し区間（削除）

４．バス停設置について

（１）バス停設置の基本的な考え方

・高齢者などが使いやすいように、沿線家屋や主要施設が集中する区間では、概ね 300～500m間隔に設置することを基本とします。

・郊外などで家屋が点在する区間では、集積状況に応じたバス停間隔を調整して設置していきます。

・主要施設のバス停は、施設敷地内や施設の玄関口に近い場所に設置します。

・設置に当たっては、地域住民や関係者と調整の上、設定します。

（２）バス停の設置基準

①バス停設置の条件について

・関係法令に遵守すること

・利用者の安全性が確保されること

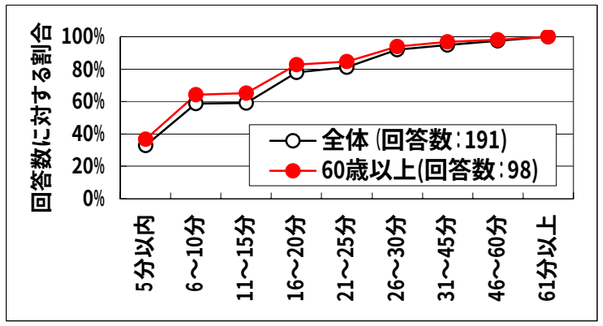
・道路交通への影響が少ないこと

・沿道の地権者、居住者、施設管理者等の同意が得られること

・道路管理者、交通管理者（公安）、既存交通事業者の許可、承認が得られること

②バス停の設置間隔の目安について

・バス利用実態調査の結果を踏まえて、60 歳以上の方の自宅～バス停間の所要時間の中央値の 10 分を、半数以上の方が抵抗なく歩ける時間と考えてバス停間隔の目安とします。



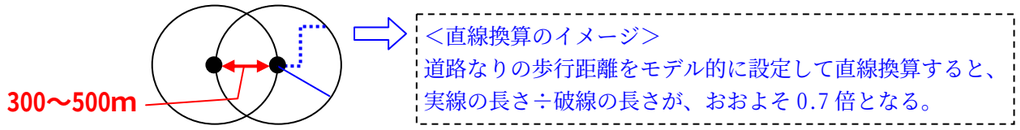
自宅～バス停間の所要時間分布
（徒歩利用者のみ集計）

・高齢者の歩行速度は 48～78m/分※とし、実際の歩行距離を直線換算する割合を 0.7 と考えて、バス停間隔は **300～500m** を目安とします。

10 分×48～78m/分×0.7 ＝ 336～546　　300～500m

※参考：道路の移動円滑化整備ガイドライン

・なお、郊外など家屋が点在する区間では、集積状況に応じたバス停間隔とします。



５．連携計画の目標設定と評価方法

（１）連携計画の数値目標

目　　標		現状（基準年）	数値目標 短期：3年後（H25年度）	中期：6年後（H28年度）	長期：10年後（H32年度）
目標１	市内を運行するバス路線※の利用者数	49,807人/年（H21実績）	9万人/年	11万人/年	13万人/年
目標２	公共交通の利便性の市民満足度	42.9%（H21実績）	48%	50%	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	0地域（H21実績）	4地域	5地域	6地域
目標４	市内を運行するバス路線の収支率	14.8%（H21実績）	13%	15%	17%

※「市内を運行するバス路線」については、市内と市外を結ぶバス路線は除きます。

【数値目標の考え方】

●目標１：市域全体の一体化の醸成を図るために、市内の主要な施設への公共交通を確保し、より多くの市民が公共交通を利用することを目指します。
公共交通利用を計る指標として、年間のバス利用者数を用いることとします。

市の委託等により運行しているバス路線の年間利用者数：平成21年度実績

路線	豊川北部線	音羽地区 ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ	御津地区 福祉乗合ﾀｸｼｰ
利用者数	29,486人/年	17,046人/年	3,275人/年

合計：49,807人/年

●目標２：合併によって広がった市域に対応し、市民の移動ニーズに合った公共交通の見直しを行い、利便性の向上を目指します。
利便性向上に対する市民感覚を計る指標として、市民意識調査による市民満足度を用いることとします。

「公共交通機関の利便性」市民満足度の実績値

調査年	平成17年	平成19年	平成21年
満足度実績値	４１．０%	３８．０%	４２．９%

※実績値は豊川市民意識調査による

●目標３：行政や交通事業者だけでなく、市民の意識向上を図ることによって、地域が主体的な役割を担って持続的に公共交通を支える仕組みづくりを目指します。
地域の取り組みを計る指標として、地域主体で運行実現に至った地域数を用いることとします。

●目標４：市内を運行するバス路線の維持には、行政負担の継続が伴います。運行を持続するには、運賃などの収入と運行経費の収支バランスの確保が重要です。
収支バランスを計る指標として、バス路線の収支率を用いることとします。

市の委託等により運行しているバス路線の収支率：平成21年度実績

路線	豊川北部線	音羽地区 ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ	御津地区 福祉乗合ﾀｸｼｰ
収支率	２１．６%※	１３．５%	３．９%

※豊川北部線の収入から市による特殊回数券の購入分を除いた場合　　**平均１４．８%**

【数値目標の設定】

●目標１について

・短期目標では、主に日中の移動ニーズをバス路線整備によりバス利用への転換を目指して、現状のバス利用率を考慮し9万人/年を目標とします。
・中期目標では、利用対象者層の拡充によるバス利用への転換の増加を目指して、現在のバス利用目的の割合を考慮し11万人/年を目標とします。
・長期目標では、中期目標からの上積みを目指し、13万人/年を目標とします。

●目標２について

・第５次豊川市総合計画での目標値を参考として、短期目標(H25)は48%、中期目標(H28)は50%を目指します。
・長期目標では中期計画の段階からの向上を目指して、52%とします。

■「公共交通機関の利便性」市民満足度

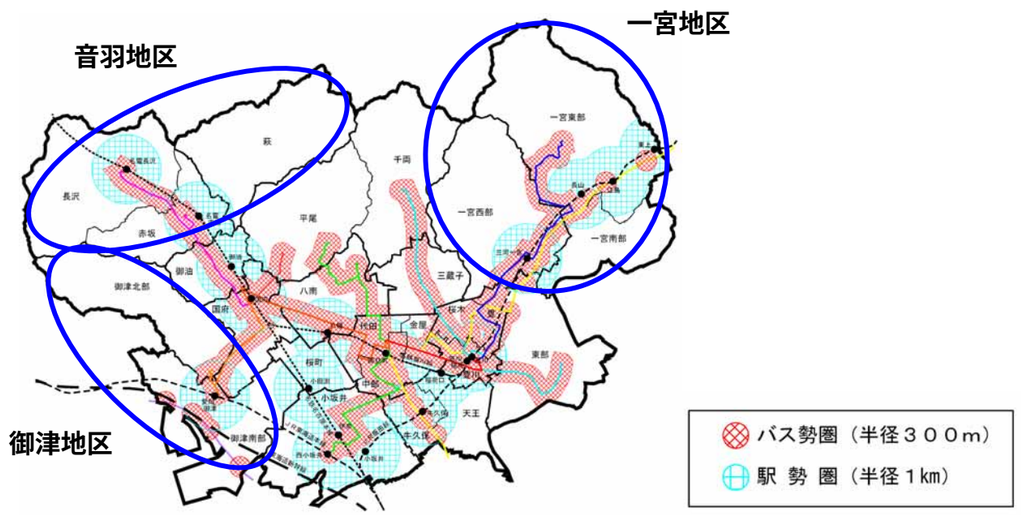
目標「多くの市民が利用する公共交通機関」

	計画期間前数値	目標値				
評価時期	平成17年	平成19年	平成21年	平成23年	平成25年	平成27年
評価数値	平成17年値	平成19年値	平成21年値	平成23年値	平成25年値	平成27年値
	41.0%	42%	44%	46%	48%	50%

資料：第５次豊川市総合計画

●目標３について

・地域数の定義は、地域協議会の数とします。
・短期目標では、現在市委託バスが運行している旧町の一宮、音羽、御津地区に加えて、１地域での新規運行を目指し、４地域を目標とします。
・長期目標では、市内のバス勢圏による空白地から見て６地域を目標とし、中期目標では短期と長期の中間として５地域を目標とします。



※１：基幹路線は第５回会議時点の案で図示　　※２：バス勢圏・駅勢圏の半径は、目安として仮定

●目標４について

・短期目標では、市委託バスの利用者数の減少傾向に歯止めをかける期間とし、減少傾向を考慮して 13%を目標とします。

・中期目標では、諸施策の実施により現状（平成 21 年度実績）並みへの回復を目指し、15%を目標とします。

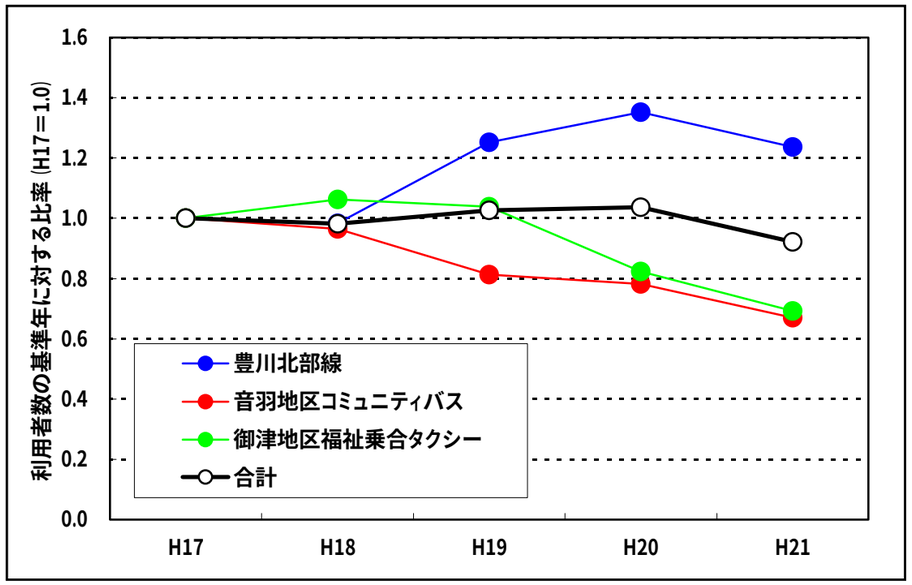
・長期目標では、中期目標からの上積みを目指し、17%を目標とします。

■現在の市委託バスの運行経費等

路　線	運行経費（千円）	運賃収入（千円）	収支率
豊川北部線	16,003	3,464 注)	21.6%
音羽地区コミュニティバス	17,389	2,341	13.5%
御津地区福祉乗合タクシー	7,770	302	3.9%
合計	41,162	6,107	14.8%

※平成２１年度実績

注）市による特殊回数券の購入分を除いた収入



利用者数の基準年に対する比率の推移（H17＝1.0）

（２）計画の評価

①計画の評価体制

目標の達成度合を確認するために、日常的な計測調査や利用実態調査及びアンケート調査等によって実態を把握して評価を実施します。

調査は行政（豊川市）が中心となって、調査の実施と結果の集計・分析・評価を行います。

評価の結果、その結果を踏まえた改善、さらに評価のための調査方法や内容については、公共交通会議に諮って審議を経た上で進めていきます。

②評価方法

・目標１のバス路線の年間利用者数は、委託を受けて運行する交通事業者の実績報告により把握

・目標２の公共交通の利便性の市民満足度は、２年おき（奇数年）に実施する市民意識調査を活用して把握

・目標３の地域主体で検討したバス路線の運行実施地域数は、調査実施時点で運行している地域を対象

・目標４の市内を運行するバス路線の収支率は、委託を受けて運行する交通事業者の運行経費と収入実績のデータを活用して把握

・改善すべき点が把握できるように、アンケート調査を実施

③評価スケジュール

本計画期間の平成 23～32 年度の 10 年間に、次のスケジュールで評価を行います。

1）日常的利用者数調査は委託を受けて運行する交通事業者の運転手が常時実施。詳細な利用者数調査と利用者アンケートは、短期の期間中（H23～25）と、中長期の計画の評価年（H28、H32）に行政が実施。市民アンケートは、計画の評価年（H25、H28、H32）に行政が実施。

2）設定した計画の数値目標に対する計画の評価年は、短期の最終年（H25）と中長期の中間年（H28）と最終年（H32）に実施

3）本計画期間は 10 年と長期間のため、社会情勢や目標の達成度合いを考慮し、中間の H28 に目標数値の見直しを実施

4）計画の評価年に合わせて、基幹路線の評価を H25、H28、H32 に実施

5）基幹路線の軽微な改善は必要に応じて毎年実施し、評価に基づく抜本的な改善は基幹路線の評価年（H25、H28、H32）に実施（※短期での基幹路線の改善は、新市民病院が平成 25 年５月に開院予定のため、H25～26 にかけて実施）

6）地域路線の評価・改善は、運行開始後に毎年実施

7）公共交通会議は、利用実態の把握とそれに基づく基幹路線の改善の審議、及び準備ができた地域路線の審議のため毎年実施

年度	短期			中長期						
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32
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			●			●				●
計画の評価			●			●				●
計画の目標数値見直し						□				
基幹路線の評価			●			●				●
基幹路線の改善	□	□	●	□	□	●	□	□	□	●
地域路線の評価･改善	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□

□:必要に応じて適宜実施

（３）基幹路線の評価

①評価の段階について

・日常的な利用者計測結果に基づく軽微な改善のための評価は毎年実施
・抜本的な改善のための評価は、３～４年おきに実施（前頁の評価スケジュール参照）

②基幹路線の評価・改善（軽微な改善）：毎年実施

1）目的

・運行本数、運行ダイヤ、バス停、運行ルートの見直し

2）把握するデータ

・バス停別利用者数
・１便当たり利用者数
・遅延状況
・収入、運行経費

3）把握の方法

・利用者数と遅延状況は、委託を受けて運行する交通事業者の運転手の計測により把握
・収入と運行経費は、委託を受けて運行する交通事業者の実績報告により把握

4）改善の対象

・運行本数の増便または減便
・運行ダイヤの微調整
・運行ルートの小変更
・バス停数や位置の小変更

③基幹路線の評価・改善（抜本的な改善）：H25、H28、H32 の３～４年ごと

1）目的

・計画の目標達成度合の把握と、中期または長期への展開のためのルートやサービス水準の見直し

2）評価指標とチェックする内容

評価指標	チェックする項目	改善の対象
利用者数	・バス停別利用者数 ・１便当たり利用者数 ・バス停間ＯＤ ・年齢別利用者数 ・目的別利用者数	・運行本数 ・運行ダイヤ ・運行時間帯
満足度	＜利用者＞ ・サービス水準の適正 ・改善要望の把握	・ルート ・サービス水準全般（運行本数、運行ダイヤ、料金体系など） ・バス停位置、待合施設
	＜非利用者＞ ・利用しない理由の把握 ・利用意向の把握	
収支率	＜収入＞ ・路線ごとの収入	・利用促進、周知･広報活動の展開
	＜経費＞ ・路線ごとの経費	・運行の拡充または効率化
乗継抵抗	・待ち時間（定時性） ・乗継距離 ・待合環境 ・料金負担	・交通結節点での車両停車位置や構造など ・バス路線同士の接続ダイヤ ・鉄道との接続性 ・待合施設 ・乗継料金体系

3）把握の方法

・利用者数は、バス車両への調査員の乗り込み調査により把握
・満足度や乗継抵抗は、バス車両への調査員の乗り込み調査と合わせた利用者アンケート調査のほか、市民アンケート調査により把握
※市民アンケート調査では、調査時点で運行している地域路線に関することも合わせて把握
・収入と運行経費は、委託を受けて運行する交通事業者の実績報告により把握

4）改善の際の留意点

・地域路線とのネットワークの連続性も考慮して改善を実施

5）評価基準について

・基幹路線は新規の路線となるために、具体的な評価基準値については、実証運行開始後の実績値を見ながら、基幹路線の評価年までに設定

６．地域路線の検討方法

（１）地域路線の検討方法と運行までの基本的流れ

①行政は地域の既存の組織からの要請に応じて、これまでの検討経緯、他市町での設立例を説明し、地域協議会設立のための働きかけ

②地域協議会のメンバーは、行政側で制約を設けず、地域独自で公募

③地域協議会設立後は、地域の実情に詳しい地域協議会メンバーが主体となって検討。行政も必要に応じ検討の会合に加わり、助言、基幹路線との調整、実現可能性を把握するための関係機関（道路管理者、公安、交通事業者など）と調整

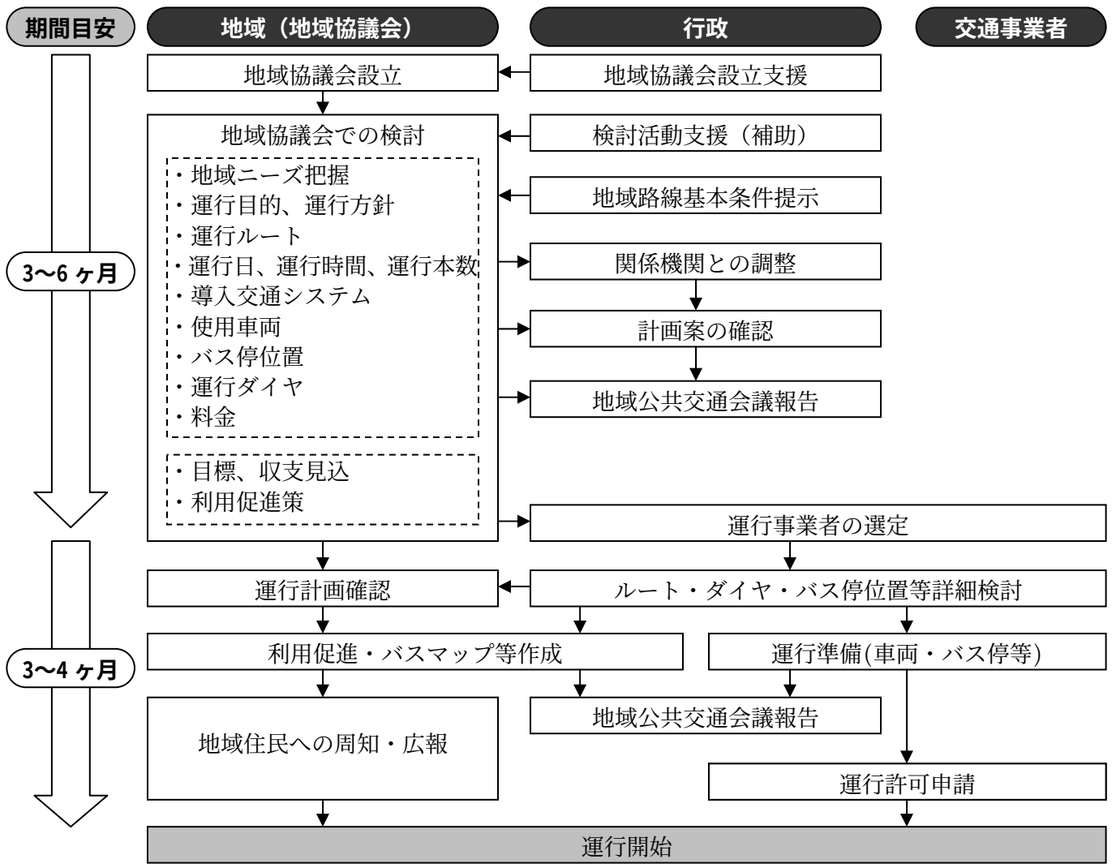
④地域協議会内で合意が得られた計画案を、行政が地域公共交通会議に報告

⑤計画案の承認後、行政が主体となって運行事業者を選定作業に着手。（地域協議会への確認後に最終確定）

⑥選定した運行事業者とともに、行政が主体となって実際に運行するための詳細なルート・ダイヤ・バス停位置などの検討（地域協議会への確認を行った後に最終確定）

⑦行政は運行のための設備（車両・バス停ポールなど）の手配、地域公共交通会議への報告、運行認可申請の行政手続を実施

⑧地域協議会は、利用促進やバスマップ作成、地域住民への周知・広報を実施。（利用促進やバスマップ作成は行政も連携して実施）



（２）地域路線の運行維持のための支援とその条件

①支援の方法について

・地域路線の維持のために、行政による運行経費の負担を行います。（運行経費から収入を差し引いた損失分を負担）

・地域路線の運行は市を通じて交通事業者に委託して行うこととしますので、運行経費の支援は交通事業者に対して行います。

②支援の条件について

・運行経費への市の負担額は上限を設け、地域路線はその範囲内での計画を基本とします。

・また、運行の効率性を見る指標として、収支率の目標値を設定します。

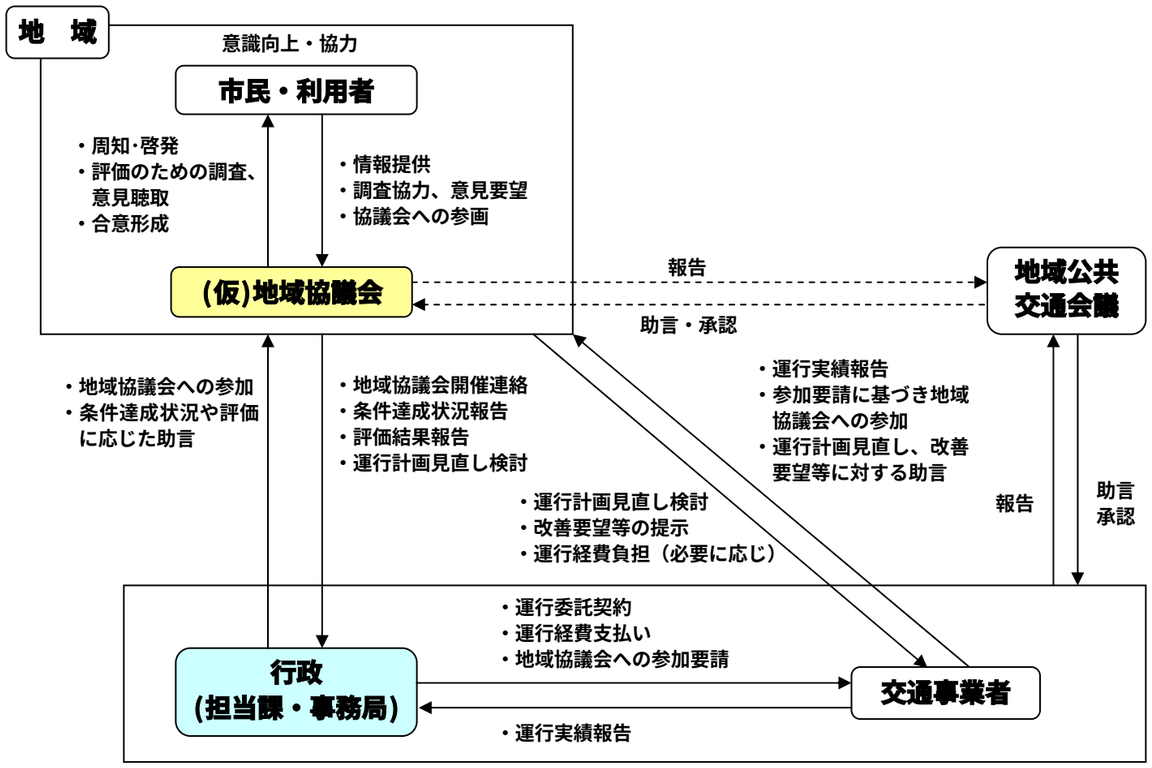
・運行を実施した結果、運行経費が上限を上回った場合でも、運行実施年度の運行経費は、行政が責任をもって負担を行います。

・ただし、地域の要望により、市の負担額の上限以上の運行計画を実施する場合は、上限以上の負担は地域（(仮)地域協議会）で行うこととします。

参考：条件設定についての市の考え
＜市の負担額の上限：年 1,000 万円・収支率の目標：１５％　（地域一律）＞

③運行開始後の役割分担について

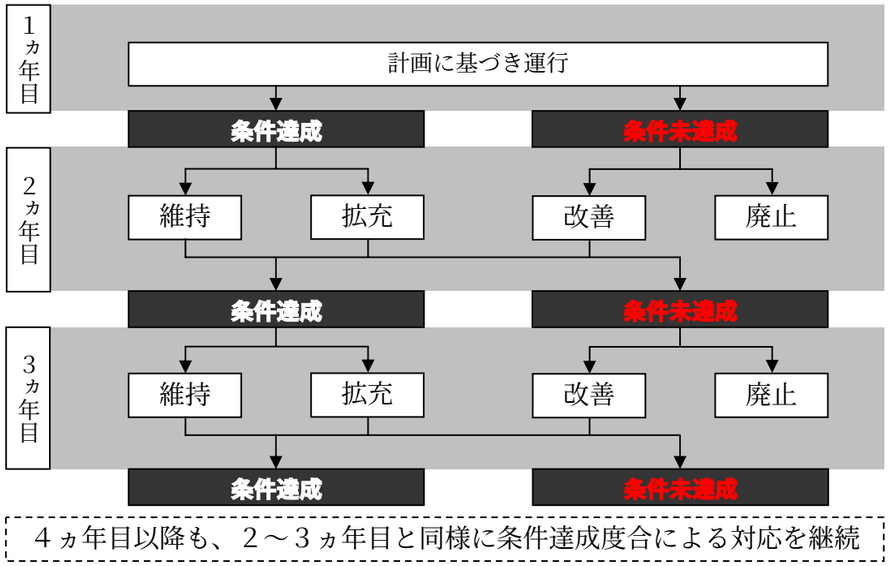
・地域路線の運行開始後は、行政、交通事業者、市民・地域・利用者の役割を明確にし、それぞれが責任をもって地域路線を協働で支えます。



④条件の達成度合に対する対応について

・条件未達成の場合は、次年度中に効率化のため改善検討または存続可否の検討を行い、次年度中または次々年度初めから改善案での運行あるいは廃止を基本とします。

・条件の達成状況は、年度末の実績で判断します。



（３）現在運行している市委託バス路線の扱いについて

・地域路線は、進捗によっては基幹路線との同時運行開始ができないことも考えられます。

・仮に基幹路線が先行して運行開始した場合でも、現在の市委託バス路線は運行を続け、地域路線の運行開始準備が整った段階で、地域路線に切替えて運行するものとします。

・利用者への周知や分かりやすさを考慮すると、なるべく同じ時期での切替えを目指します。

・なお、豊川北部線については、基幹路線の運行開始後は、基幹路線のルートで運行します。

（４）地域路線の評価

①評価の実施について

・毎年実施（評価や評価のための調査は地域主体で実施し、行政は方法などを助言）

※非利用者に対する調査は、基幹路線で実施する市民アンケート調査よりデータ提供を受けて評価を実施

②地域路線の評価・改善

1）目的

・条件達成度合の把握と、維持・拡充・改善のためのルートやサービス水準の見直し

2）評価指標とチェックする内容

評価指標	チェックする項目	改善の対象
地域への周知	・周知の媒体 ・周知方法 ・周知頻度	・周知頻度の向上 ・周知方法の見直し
利用者数	・バス停別利用者数 ・１便当たり利用者数 ・年齢別利用者数 ・目的別利用者数	・運行本数 ・運行ダイヤ ・運行時間帯
満足度	＜利用者＞ ・サービス水準の適正 ・改善要望の把握	・ルート ・サービス水準全般（運行本数、運行ダイヤ、料金体系など） ・バス停位置、待合施設
	＜非利用者＞ ・サービス水準の適正 ・改善要望の把握 ・地域住民の認知度	・利便性向上 ・利用促進、周知･広報活動の展開 ※基幹路線での調査データを受けて実施
収支率	・収入（複数路線ある場合は路線ごと）	・利用促進、周知･広報活動の展開
	・経費（複数路線ある場合は路線ごと）	・運行の拡充または効率化
乗継抵抗	・待ち時間（定時性） ・乗継距離 ・待合環境 ・料金負担	・交通結節点での車両停車位置や構造など ・バス路線同士の接続ダイヤ ・鉄道との接続性 ・待合施設 ・乗継料金体系

3）把握の方法

・地域への周知は、地域（(仮）地域協議会）での取り組み実績により把握

・利用者数は、委託を受けて運行する交通事業者の運転手の計測により把握

・満足度や乗継抵抗は車内常備の簡易な利用者アンケートで把握（具体的には地域で調整）

・収入と運行経費は、委託を受けて運行する交通事業者の実績報告により把握

4）評価基準について

・運行経費と収支率の条件達成度合を基準とし、改善のポイントは評価指標で判断

（5）これまでの地域路線に関する取り組み状況

地域	行政から地域への説明等	地域協議会設立	現在の進捗等
音羽	H22．8.27 ・市から音羽地域振興協議会へ説明 H22.10.29 ・市から音羽地域振興協議会へ説明	H22.11.24 ・音羽地域公共交通運営協議会（委員20名）を設立 ・地域路線の運行ルート等についての検討を開始	H22.12.20 ・第２回音羽地域公共交通運営協議会開催し、検討部会を設置 H23．1.11 ・検討部会を開催し、運行ルート等の検討。
御津	H22．8.19 ・市から御津地域振興協議会へ説明 H22.11.10 ・市から御津地区区長会へ説明 H22.11.28 ・地域協議会設立準備会の開催	H22.12.14 ・御津地域路線運営協議会（委員 32名）を設立 ・地域路線の運行ルート等についての検討開始	H23．1．7 ・視察（田原市） H23．1.25（予定） ・第２回御津地域路線運営協議会の開催を予定
一宮	H22.12.22 ・市から一宮地域審議会へ説明 H23．1.14 ・市から一宮地区区長会へ説明		・地域協議会の設立に向けた検討を開始
小坂井	H22．9．9 ・市から小坂井地区区長会へ説明		H22.12．9 ・小坂井地区区長会開催 ・基幹路線の実証実験運行の開始後に、状況を見てから地域路線の検討を行うものとした。