

第42回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：令和元年8月9日（金） 13：30～15：30
- 2 場所：豊川市中央図書館2階集会室
- 3 出席者：鈴木 一寛 委員（豊川市福祉部）
鈴木 敏彰 委員（豊川市市民部）
坂本 直也 委員（豊鉄バス株式会社）
浅野 丈夫 委員（豊鉄タクシー株式会社）
小林 裕之 委員（公益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）
榊原 正尚 委員（豊川市連区長会）
稲垣 考俊 委員（一宮地区区長会）
大林 充始 委員（音羽連区）
大林 寛治 委員（御津連区）
伊藤 和典 委員（小坂井連区）
美馬 ゆきえ 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（上宿サロン）
上井 久仁彦 委員（中部運輸局愛知運輸支局）
長坂 和俊 委員（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
稲垣 秀高 委員（愛知県東三河建設事務所）
柴谷 好輝 委員（豊川市建設部）
栃川 和彦 委員（愛知県豊川警察署）
伊豆原 浩二 委員（（特非）ひと育て・モノづくり・まちづくり達人ネットワーク）
- 4 欠席者：山脇 実 委員（豊川市長）
清水 敬太 委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
松尾 幸二郎 委員（豊橋技術科学大学助教）
- 5 事務局：森下次長（豊川市市民部次長兼人権交通防犯課長）
佐野課長補佐、鈴木係長、松下主任、芳賀主任（人権交防犯課）
- 6 傍聴人：3人
- 7 次第
 - (1) 報告事項
議題1：豊川市コミュニティバスの運行実績
 - (2) 協議事項
議題1：豊川市コミュニティバスのバス停名称の変更
議題2：OD調査の概要
議題3：形成計画・路線の評価指標
議題4：デマンド型交通の実証実験（案）
議題5：（当日追加）車両更新に伴うコミュニティバス車両の移動円滑化基準適用除外
 - (3) その他

8 議事内容

(1) 報告事項

事務局： お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから第42回豊川市地域公共交通会議を開催いたします。

本日は、皆様方におかれましては、大変お忙しい中を定刻までに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ますと思います。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いるとおりです。

豊鉄バス株式会社は、長縄 則之（ながなわ のりゆき）委員より、坂本 直也（さかもと なおや）委員に変更となっておりますので、ご報告申し上げます。

また、本日は国立大学法人豊橋技術科学大学の松尾 幸二郎（まつお こうじろう）委員、中部地方整備局名古屋国道事務所の清水 敬太（しみず けいた）委員は、ご都合により欠席されていますので、ご了承のほどお願いいたします。

なお、会長の豊川市の山脇市長においては、本日は他の公務のため欠席させていただいておりますので、ご了承のほどお願いいたします。

ここで、本日の会議開催につきまして、「豊川市地域公共交通会議設置要綱」第6条第2項で定める「委員の過半数以上の者の出席」という要件を満たしていることをご報告いたします。

それでは会議に入りたいと思います。ここからは、座長にて会議の進行をよろしく願いいたします。

座長： それでは、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、とよかわ子育てネットの伊奈 克美（いな かつみ）委員と、上宿（うわじゅく）サロンの中野 瑳紀子（なかの さきこ）委員をお願いいたします。後日、事務局より議事録を送付させていただきますので、署名・捺印をよろしく願いいたします。

では、次第に従いまして会議を進行させていただきます。スムーズな議事の進行にご協力をよろしく願いいたします。

それでは、2の報告事項（1）「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）「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ので、A3版の「第42回豊川市地域公共交通会議資料」の1ページをご覧ください。

左側の折れ線グラフは月単位の利用者数の推移を示しています。赤色の線は令和元年度のグラフとなりますが、ご覧のとおり、過去最高の利用者数を記録したオレンジ色の平成30年度のグラフと比較しても、6月までは前年同月の色の線を超え、過去最高の水準で推移しています。

次に、「路線別の月別利用者数の推移」についてご説明いたします。

ここでは、路線ごとの利用者の推移を年度別に示しており、上段が平成29年度、中段が平成30年度、下段が令和元年度の推移を示すものとなります。ご覧のとおり、4月から6月までの3か月間の合計利用者数については、豊川市コミュニティバス10路線すべ

てにおいて、前年同期間の合計利用者数を上回りました。豊川国府線、音羽線、御津線の3路線はほぼ横ばいですが、その他の7路線は前年同期間比で利用者数が10%以上増加しており、特に令和元年5月の月間利用者数は過去最高の9,278人を記録しました。

事務局からの説明は以上です。

座長： これについて、何かご意見等はございますか。

委員： (なし)

座長： 今年度に入り、昨年度から上昇傾向にあります。若干伸び悩んでいる路線もありますが、全体としては1割以上増加という大変嬉しい結果となっています。事務局の方で要因は分析していますか。

事務局： 特に伸びが大きいのは本宮線ののんほい号であります。昨年度の、のんほい号のデータを見ると400人台で推移していますが、今年については6月が少し落ち込んでいますが4月と5月は700人を越えています。こちらは新規利用者が原因で増えたことが大きいのではないかと分析しています。

座長： 皆さんに「使ってみたら、なかなか良いかもしれない」と思ってもらえると大変ありがたいです。是非皆さんも地元で話題にさせていただきたいです。

他によろしいでしょうか。特にないようでしたら、続きまして、3の協議事項に入ります。

協議事項(1)「豊川市コミュニティバスのバス停名称の変更」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局： それでは、会議資料2ページをご覧ください。「豊川市コミュニティバスのバス停名称の変更」についてご説明いたします。

地元からの提案により、一宮地区地域路線(中回り)の「宮前橋」のバス停名称を資料のとおり「松原宮前橋」に変更します。変更はバス停の名称のみであり、バス停位置等の変更はありません。また、名称の変更については、一宮地域公共交通運営協議会において協議済みです。なお、変更は令和元年10月1日からの予定です。

事務局からの説明は以上です。

座長： これについて、何かご意見等はございますか。

委員： (なし)

座長： 名前を変更することは本当に簡単なようではありますが、表示等を全て変更しなければならぬので、名前をひとつ変えるだけでも事業者にとっては大変であります。ご意見もないようなので、ご了承いただいたということで進めさせていただきます。

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

事務局： 会議資料3ページをご覧ください。「OD調査の概要」についてご説明いたします。

「3-1 調査の目的」ですが、この調査は、毎年実施しているものとなり、平成28年10月の市内バス路線の見直し・運賃体系変更後の利用、移動実態の把握、豊川市コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線や鉄道との乗り継ぎ状況及び共通1日フリー乗車券の利用状況等を把握するために行うものです。

次に、「3-2 調査の概要」ですが、調査の種類としては、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」と言われる調査です。また、対象となる路線は、豊鉄バスの新豊線・豊川線及び豊川市コミュニティバスの全線の合計12路線です。

調査日につきましては、豊鉄バスの新豊線・豊川線については、令和元年10月15日（火曜日）、10月19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、令和元年10月15日（火曜日）から10月19日（土曜日）までの計5日間において実施する予定です。また、調査方法としましては、小型バス車両以上のタイプで運行している豊鉄（とよてつ）バスの新豊線・豊川線、豊川市コミュニティバスの豊川国府線、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、調査表に記入して回収いたします。

その他の路線については、豊鉄（ほうてつ）タクシーさんにご協力いただき、運転手が車内で調査票を配布し、利用者に記入してもらい回収します。

会議資料4ページをご覧ください。これは実際に使用する予定の豊川国府線用の調査票を例示したものになります。調査の性質上、あまり多くの設問を設定することはできませんが、調査内容としましては、乗降したバス停や乗換えの状況、出発地と目的地、運賃の支払方法、バスの利用目的、バスの利用頻度、性別や年齢層など7つの設問により調査を行います。

説明は以上ですが、実施にあたり関係機関との調整や最終的な設問の微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まして、ご承認をお願いいたします。

座長： これについて、何かご意見等はございますか。

予備日への延期はどのような条件で決まりますか。

事務局： 例えば悪天候により利用者数が極端に少なくなると予想できる日については、運行事業者と調整を図り、良いデータが取れないと判断した場合のために予備日を設けております。

座長： この判断は事務局で行うということですか。

事務局： 事務局で判断します。

委員： 調査カードの問3、問4の文頭に「本便の」という文言があるがすぐに見て分かりにくいのではないですか。単純に「このバスの」等の表現にしてみてもどうですか。

事務局： 昨年、ご意見をいただいて「本日」から「本便」に修正した経緯がありますが、今いただいた意見も参考に検討させていただきます。

委員： ドライバーが配布し、利用者に記入をしていただく形になっているが、乗車しながら記入するのは大変ではないですか。実際、ドライバーが聞いて記入することも可能ですか。

事務局： ドライバーの中にも、そのような方法をとっていることもあると聞いています。状況に応じて適宜対応していただきます。

委員： 問4の利用目的は、例えば名古屋で買い物することを目的としていたら何を選択するのですか。

事務局： 最終目的を伺っているので、名古屋で買い物であれば「1. 買い物」を選択していただきたいです。

座長： 何をするために外出するのかを把握するということでもあります。

委員： 「本便のバスの」という言葉によって、それが分かりにくい部分があります。

座長： これは、どの便に乗ったかがどうか分かるようにしてありますか。

事務局： 便ごとに集計するようにしています。

座長： 去年は便ごとに特徴を掴みたいということで「本便」という表現を加えました。これはバスの中で記入しなければならないので、もし調査員が乗り込んでいる場合は聞いていただければ良いが、調査員がいない場合はお手数ではありますが、分かりにくい設問等につ

いてはドライバーの方にサポートしていただきたいです。

委員： 昨年度、どれくらい回答が得られたかなどデータはありますか。

事務局： 99%ほどの割合でほぼ返ってきています。

座長： それでは他に意見が無いようなので、このような形で10月にOD調査を実施させていただきます。

続きまして協議事項（3）「形成計画・路線の評価指標」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、資料5ページをご覧ください。協議事項（4）「形成計画・路線の評価指標」についてご説明いたします。

まず、「4-1 今年度以降のスケジュール」についてご説明いたします。ここでは、今回の会議を含め、今年度で開催される4回の会議において検討する事項と来年度の取組を簡単にまとめています。

今年度は、PDCAサイクルでいうところの「Cの評価の年」であることを現・形成計画の中で定めていますが、現状の課題の整理と取り組みの成果について評価をした上で、次期計画及び次期路線の素案までを作成する予定です。なお、今回の会議では、特に路線の評価に先立ち、「評価の視点」、「評価項目」及び「評価指標」についてご協議いただきたいと考えています。

次に来年度、令和2年度ですが、本年度中に作成した計画及び路線の素案について、パブリックコメント等の実施を経て修正し、来年度末の最終承認を目指していきます。

続きまして、「4-2 評価の考え方」をご覧ください。

ここでは、目標に対する現状を整理しています。中段の表には、現・形成計画の4つの数値目標と直近の実績、下段の表には路線別の収支実績などを記載しています。

豊川市では、平成28年3月に前身となる連携計画の目標をそのまま引き継ぐ形で現・形成計画を策定し、平成28年10月の路線・運賃体系の変更やその後に実施した様々な取り組みにより、利用者数については着実に増加してきました。しかし、ご覧のとおり現時点ではすべての数値目標が未達となっていますので、現状の課題・問題点を見つけることを目的として、様々な評価指標を用いてチェックしていきます。

続きまして、6ページをご覧ください。「4-3 評価のターゲットの考え方」についてご説明いたします。

ここからは、現・形成計画の前身である連携計画の評価の際に、既に委員の皆様にご協議いただいた評価のターゲットの考え方、評価指標などがありますので、改めて順にご紹介させていただき、連携計画のときと同じ考え方、評価指標などを採用して評価を進めてよいか、ご協議をお願いしたいと思います。

では、評価のターゲットの考え方に戻りますが、バスの必要性については、グラフに示されているとおり、市民によって意識の違いがありますので、市全体としてだけでなく、それぞれの市民意識の層ごとに整理し、評価をしていきます。

次に「4-4 評価指標（案）と活用目的」ですが、大ざっぱに言いまして、「個々の路線の評価」、「路線ネットワーク全体の評価」、「市民・地域・利用者視点の評価」がありますので、今から順にご説明いたします。

それでは次の7ページをご覧ください。ここから9ページまで、評価指標（案）の活用目的とアンケート調査結果などから見える傾向を示していますので、順にご説明いたします。

まず7ページですが、表の一番上に記載のとおり、「個々の路線単位の評価」という視点で整理しています。

「路線の利用者数に関する評価」という評価項目では、「バスを必要とする路線沿線の人口に対するバス利用率」という評価指標を設けます。ここではバス利用意向がある沿線住民の人数に応じた利用がなされているかをアンケート結果や運行実績を用いて評価します。地域によって人口の差異がありますので、予めバス路線沿線の人口を計算し、沿線住民のバス利用率を評価指標としたうえで、路線ごとに利用状況に合った運行サービスの改善の方向性について検討していきます。

次に、「運行効率に関する評価」という評価項目では「路線別の収支率・路線別の利用者1人当たりの負担額」という評価指標を設けます。ここでは各路線の運行計画策定時に設定した収支率の目標数値等を基に運行実績やアンケート結果を用いて利用実態に見合った効率的な運行がなされているかを評価し、路線の収支状況にあった運行サービスの改善の方向性を検討していきます。

続きまして8ページをご覧ください。このページでは、表の一番上に記載のとおり、「路線ネットワーク全体の評価」という視点で整理しています。

「路線体系の評価」という評価項目では、2つの評価指標を設けます。1点目は「主な移動方向に対する路線網」という評価指標です。ここではアンケートの調査結果を用いて「ある目的地までの市民の移動ニーズと現在の路線体系が合っているか」を評価します。合っていない場合は、イメージ図のように、路線の新設、支線の接続、経由地の変更などの改善の方向性を検討していきます。2点目は「移動方向の区間単位での1日、1便平均の利用者数」という評価指標です。ここではOD調査や運行実績を用いて路線の利用実態に対して、運行本数や運行系統が合っているかを評価し、運行本数・系統の見直しの方向性を検討していきます。

次に表の右側「乗継に関する評価」という評価項目では、「現在の交通結節点での乗継利用者数・乗継待ち時間」という評価指標を設けます。ここでは、鉄道駅などの主要な乗継箇所となる交通結節点において、移動ニーズにあった乗り継ぎ利便性が確保されているかをアンケート結果や運行実績を用いて評価します。イメージ図にあるとおり移動ニーズの多い方向に着眼して、乗継のしやすさなどについて改善の方向性を検討していきます。

続きまして9ページをご覧ください。このページでは、表の一番上に記載のとおり、「市民・地域・利用者視点の評価」という視点で整理しています。

表の左側、「地域への効果に関する評価」という評価項目では、「沿線住民の外出機会の変化」という評価指標を設けます。ここでは市民、特に高齢者の生活の足として寄与しているかどうかという点についてアンケート結果を用いて評価を行い、地区ごとの状況・特性などを考慮しながら、改善の方向性を検討していきます。次に「バスの運行に関する満足度の評価」という評価項目では「バス路線の運行サービスの満足度」という指標を設けます。ここでは運行サービスが市民のニーズと合っているどうかを、地区ごとの状況・特性を考慮しながら運行サービスの改善の方向性を検討していきます。

最後に表右側「周知・認知状況の評価」という評価項目では、「バスに関する市民の認知度」という評価指標を設けます。ここでは利用促進活動が市民に浸透しているかどうかを、地区ごとの認知度等を考慮しながらアンケート結果を用いて評価を行い、利用促進に関する施策について改善の方向性を検討していきます。

続きまして、ページを飛ばしていただきまして、11ページをご覧ください。ここではどのように評価し、どのように改善の方向性をまとめるのかについて、一例を用いてご説明いたします。

ページ左側のステップ1の「個々の路線単位での改善の方向性整理」の下にあるイメージ図をご覧ください。ここでは路線ごとに収支率や利用率という2つの指標に基づき、赤字で記載している「軽微な見直しが必要となるもの」、緑と黒字で記載している「一部見直しが必要となるもの」、青字で記載している「大幅な見直しが必要となるもの」に分類し、改善の方向性を整理します。具体的には、収支率・利用率が高い場合には、「軽微な見直しが必要となるもの」となり、改善の方向性としては、ダイヤの調整やバス停位置の変更に取り組む必要があるということになります。一方、収支率・利用率ともに低い場合には、「大幅な見直しが必要となるもの」となり、運行経路の根本的な見直しに取り組む必要があるということになります。

続いて、左下のステップ2「中学校区単位の評価による補正」のイメージ図をご覧ください。

ここでは外出機会や満足度という2つの指標から改善度合いをステップ1と同様に分類し、地域としての改善の方向性を整理します。具体的なイメージとしては赤色の枠に記載しているAの「外出機会、満足度ともに高い地域」や、青色の枠に記載しているDの「外出機会、満足度ともに低い地域」などに分類し、それぞれ改善度合いを地図に色分けするなど、地域ごとの状況・特性を加味します。そしてアンケート結果による市民の移動ニーズがどうなっているかなどを図示し、市民の移動ニーズとバス路線のネットワークがどのようなズレがあるのかを視覚的に明示し、校区ごとに整理していきます。

最後にページ右下ステップ3で、バス停の位置変更など、早期に取組可能な軽微なもの、ルートの見直しなど改善までに検討や調整時間を要するものなどに分類し、改善の方向性を決定していきます。

なお、イメージ地図に記載している改善の方向性の色分けですが、イメージいただくための仮の色分けであり、まだ実際の改善の方向性を示す色分けとはなっていないのでご承知おきください。

説明は以上ですが、最初にご説明のとおり、ただいまご紹介の評価のターゲットの考え方、評価指標などは、以前、委員の皆様にご協議いただき、現・形成計画の前身である連携計画の評価の際にも採用したものとなりますが、当時と同様の考え方、評価指標などを採用して評価を進めてよいか改めてご確認いただくとともに、評価の実施にあたり、意図したデータが十分に得られなかった場合などにおける微修正につきましては、事務局に一任していただくことも含めまして、ご承認をお願いいたします。

事務局からの説明は以上です。

座長： これについて、何かご意見等はございますか。

委員： 全体的には非常に良い評価指標と思います。今回見直しすべきはあくまでもコミュニティバスやデマンドが対象になると考えられますが、地域全体の評価として見た場合、豊鉄バスの運行路線はどのように考えているのか伺いたいです。

事務局： 豊鉄バスの路線についてはネットワークの幹線を成すもので、平成28年10月に豊川市民病院から東側は豊鉄バス、一方で西側はコミュニティバスというように役割分担する形で路線の再編を行いました。より一体となった並走区間がないようなネットワークを

作っていきたいと考えています。そこに着眼して評価を進めていきたいと考えています。

座長： 豊鉄バスの路線もネットワークとしては理解できますが、個々の路線や収支率等は豊鉄バスで管理していただくことと思います。逆に言うとネットワークとしてうまく結節できているのか、乗継はどうかなどの移動方法について、協力頂きながらチェックしていただきたいと思います。両方利用している人のアンケート結果を分析する等して対応します。

委員： 今ご指摘頂いた点については、今後豊川市と話をして検討していかなければなりません。実際に市民病院ができ、弊社のバスも新城の方から豊川市民病院まで寄って、また戻って豊橋市内に向かうということで、交通渋滞の影響もあり、かなり運転時間が長くなってしまいます。時間がかかることにストレスを感じ、豊川駅で降りてしまう利用者も見られます。今の段階では最善の方法であると思いますが、お客様のニーズとドライバーの運転時間も含めて、今すぐではなくても豊川市とも話しをする必要があると考えています。

座長： 市民病院の隣にもうひとつ拠点があり、今後できるとなるとバスだけで大丈夫なのか等を考えていかなければなりません。今の段階で大きく変えるわけにはいきませんが、次の計画でどのような方向へ導いていくのか考えておかないといけません。市民病院の移転の時もバスを通す前提で作られているので、市民の皆さんが利用しやすい環境を作り出していくことが大切であります。このあたりは今度の計画の中では考えなければいけないと思うので、豊川市と各事業者を含めて協議していただきたいです。

豊川市は連携計画策定当時と同じ指標で計画を作成しています。何か付け加えた方がよい等の意見はありますか。収支率にどこまでこだわるのかについては、個人的にはチェックの指標が出てきてから議論しようと考えています。収支率とは、一体どこまでを収支率と言うのかということ、いわゆる、バスを走らせる経費の一部には、国の補助金も含まれています。しかし、補助金は以前ほど多くはありません。そうすると、行政として市の負担が増えます。一方で、公的な負担が減ることは良いことでもあります。市の他の施策に行政が使うことができます。しかし、必ずしも収支率だけで判断できることでもありません。資料5ページに目標値で収支率の改善というもの掲げているので指標としては良いが、数値をどう解釈していくかが大切であります。その他の評価は路線のことであるので、お金よりサービスの話になってきます。

事務局： 補足させていただきます。先ほどご指摘のあったOD調査の件数ですが、今年3月に実施した第40回会議で数値を示しているので報告させていただきます。件数はコミュニティバスで1,485件、新豊線・豊川線で976件、全体で2,461件、回収率は97%でありました。

もう1点評価の補足です。8ページの資料左側の青い棒グラフのアンケート結果ですが、「バスを必要と思う」市民の「バスを使わない理由」の最上位が「運行本数が少ない」となっています。しかし、7ページ左のアンケート結果をみると、税金負担に関して「今の利便性を維持して税金負担は現状並み」という回答が上位になっています。現在は1路線1台の車両を使用しており、現状の負担で運行本数を増やすには、1路線当たりの距離を短くせざるを得ません。そこで8ページの真ん中のグラフをみると、例えば御津線のバス停間通過人数は豊川市民病院を境に大きく利用者が減っています。このことから、仮の話ですが、市民病院から東側については豊鉄バスに主にお任せし、西側についてはコミュニティバスに任せるような形で路線ネットワークを作っていきたいと考えています。

座 長： このあたりが、これからの議論の的になっていくであろうと思います。

委 員： コミュニティバスが何のためのバスであるのでしょうか。福祉のためなのか、街のにぎわいのためなのでしょう。豊川市のいろいろな計画の中に、住みやすいまちにするにはコミュニティバスが必要という話があり、色々な場面でコミュニティバスの話題が出ていますが、どのようにコミュニティバスが利用されているかと言うと、皆さん口を閉じてしまします。他の会議の中では話題になるのに、ここへ来ると収支率の話になってしまう現状があり残念に感じます。コミュニティバスが走ることで住みやすい街になっているのかが分かるパーセンテージ、引っ越ししてきた方が豊川市を住みやすいと感じてくれるパーセンテージが、バスのおかげで変化するような調査はできないのでしょうか。「豊川市は住みやすいですか」「住みにくい理由は交通が不便だからですか」等の設問を設けるのはどうですか。市の中心にある講座を受けるのに音羽や一宮から出てこれられない人もいるので、そういった人たちが住みやすくなるような評価指標「幸せ度」のようなものが見えると、収支率が低くても良いのではないですか。収支率ばかりに捉われるのは残念に思います。

事務局： 幸せ度という指標では出していないが、ご指摘のとおり収支率だけで、一律に判断してしまうのは市民目線で見てもよくないと思っています。例えば9ページの部分で、収支率以外の視点にも着目し、例えば中学校区ごとに収支率が悪くても、その地域の方の外出機会がそれによって増加したということであれば、地域の方に満足いただいていると考えて、もう少しこのまま様子を見たいと思っています。

座 長： スケジュールを見ると、市民アンケートをどこかで実施することになるのでしょうか。もうアンケートは実施しないのでしょうか。

事務局： こちらは今回の評価のために昨年度実施したアンケートの結果を抜粋しており、こういった結果を用いて評価をした上で次の計画に繋げていくと考えています。

座 長： 次の段階に向けて、今の話を詰めていく必要があると思います。バスに限らず公共交通を整備していく目的というのは福祉、教育、環境なども含めて、かなり広範囲に渡る話だと思います。その中で市民の皆さんが生活する中で、年に数回しか使わないけど、公共交通があるので生活に安心感が増すことや、免許返納のきっかけになること、生活の中での変化に問いかけていくことが大事と感じます。今までは公共交通のことばかりを考えていましたが、次のステップでは市民の皆さんの安心感が増える、外へ出るチャンスが増えたなど、評価指標として見ながら検討していきたいと思っています。

委 員： 9ページの右上、周知・認知状況の評価で見ると、小坂井は認知度が60%に対して満足度が0です。そこはどのように考えていますか。

座 長： ここではある程度のアンケートの結果でしかないとはいえませんが、これをもう少しチェックするのであれば中身を精査する必要があります。評価は改善するためのチェックです。PDCAのCの部分です。Aに向かうためには、Cから何かを見つけ出す必要があります。満足度を高めるためにはどうすれば良いのか、我々は見つけ出さないとはいけません。事務局もそのつもりで記載しているので、それは結果を見ながら議論していきたいです。

事務局： 小坂井だけでいいかと、小坂井の人にコミュニティバスを知っているかどうか聞く機会があったとき、聞くとだいたいの方は、知っているとお答えいただけます。しかし、1日3本しか走っていない状況であるため、利便性の満足度が0になっていると思います。利便性を高めるためには、運行本数を今の税金負担額の中で増やすことが最善策ではないかと考えています。

事務局： アンケートの母数が少ないということもあります。毎年市民アンケート意識調査を実施しており、コミュニティバスについての設問も設けています。そちらでも小坂井の方々のご意見を聞けます。我々も路線を廃止するために行っているのではなく、存続させるためにどこまでできるかどうかの主眼として使わせていただいています。基本的には収支率は重要であるが、数字が全てではないと考えていることはご理解いただきたいです。ご指摘のとおり、利便性の向上が本来の目的と事務局も考えているので、またご意見を頂戴したいです。

委員： 質問です。1ページに利用者数のデータが出ていますが、利用年齢層はデータが出ていますか。

事務局： 昨年10月のOD調査の結果を以前ご報告しましたが、その時と結果はそれほど変わっていないと思いますので、70歳以上の女性が3割程度を占めています。年齢層や性別を含めて3月の会議資料に掲載していますので、機会があれば資料をお見せします。

座長： 基本的には高齢の女性の方が多いです。

委員： 9ページの一番上の評価の中学校区単位の表があり、市全体が13%と記載があります。中学校の数値が10%以下であるので計算が合いません。

事務局： これは4から先が…で省略してあり、ここに隠れています。あくまでイメージ図として載せています。今後の評価で実際のデータをお見せしていきたいです。12月または3月に詳細なデータを出す予定です。

委員： 今日出しているデータは、あくまで市のコミュニティバスやデマンドの見直しの評価という解釈でいいのですか。網計画についてはまた新たな目標や実施内容等を作ると思いますが、それとの関連性が分からなくなりました。

事務局： 網計画の中で路線見直しを検討していくので、あくまでも網計画のためという解釈で捉えていただきたいです。

委員： それでしたら、豊鉄バスの運行路線等ネットワーク全体をもっと意識していただきたいです。

事務局： ネットワーク全体の補足になりますが、毎年のOD調査と昨年度実施の利用者アンケートについて、コミュニティバスだけでなく豊鉄バスの路線も同じような形で利用者に対してアンケートを実施しており、その中で先ほど話が挙がった「市民病院まで全ての豊鉄バスが行く必要があるのかないのか」という件も、おそらく午後になると診察が終わっているので、コミュニティバスの西側を走っている路線と接続さえできれば、基本的にはあまり必要性がないと考えています。OD調査やアンケートの結果を踏まえて、適宜事業者と相談し効率的で無駄のないネットワークを作っていきたいです。

座長： それがこの11ページのイメージであります。中学校区はかなり大きな区域になるので細かくチェックしたい場合は小学校区別で見ると見る必要もあります。それも含めて次のステップで議論して頂きたいです。具体的に分かりにくい部分もありますが、現段階ではここまでということでご承認いただきたいです。それではこのような形で進めさせていただきます。

続きまして、協議事項(4)「デマンド型交通の実証実験(案)」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、資料12ページをご覧ください。「デマンド型交通の実証実験(案)」についてご説明いたします。

前回の会議でも協議させていただきましたとおり、令和元年10月から令和2年3月までの半年間、陸美・三上デマンドタクシーの実証実験を実施します。こちらは実証実験開始までのスケジュールになります。今回の会議では、運行事業者の選定を受けまして、実証実験業務仕様書と運行事業者からの提案内容に基づき、実証実験（案）を作成しましたので、その内容についてご説明し、その内容で実証実験開始の手続を進めてよいかご協議いただきたく思いますのでよろしくお願いたします。

それでは、「運行事業者の選定結果」についてご説明いたします。13ページをご覧ください。前回会議にてご説明のとおり、(1) 選定方法は指名型の総合評価落札方式に準じて実施しました。

次に、(2) 選定者及び(3) 指名方法ですが、豊川市及び豊川市地域公共交通会議から選定委員を6名選出し、実施要領を作成した上で、実施要領で定める「市内に営業所を置く」、「豊川市での競争入札参加資格を有する」などの条件を満たす業者に対して指名しました。

次に、(4)、(5)の業務内容及びスケジュールにつきましては資料に記載のとおりです。

そして指名の結果、(6) 参加表明事業者に記載のとおり2社に参加表明いただき、選定委員会にて、(7) 審査項目に記載した要素で評価を行った結果、(8) のとおり、豊鉄（ほうてつ）タクシー株式会社を運行事業者として選定しました。

続きまして、資料14ページをご覧ください。「5-3 陸美・三上デマンドタクシー実証実験概要」についてご説明いたします。

実験概要ですが、運行事業者から「当社を運行事業者として選定いただければ、このような運行ができますよ。」ということで色々な提案をご提示いただきましたが、事務局にて仕様書と運行事業者からの提案内容に基づき実証実験概要を作成いたしました。それでは、前回から変わった4点にポイントを絞ってご説明いたします。

前回から変わった1点目として、(1) サービス水準の設定（案）1行目の運行日をご覧ください。前は、ドライバー不足などを理由として、毎週月・水・土曜日の週3日運行としていましたが、運行事業者から利便性向上のため、もう少し運行日を増やしますというご提案をいただきましたので、資料のとおり毎週月曜日から金曜日までの週5日運行としました。

次に2点目として、14ページ右側の(2) 運行形態・運行方式の設定（案）の表の予約受付の欄をご覧ください。前は、予約受付時間については、8時から17時まででしたが、こちらについては8時から20時までとしました。

次に3点目として、ページ右側の(3) 運行ダイヤをご覧ください。前は1日6便でしたが、こちらについては1日10便とします。

最後に4点目として、15ページの(6) 運行区域及び乗降場所をご覧ください。

前は、例えば豊川駅東口から三上七区集会所方面へ向かう場合、豊川駅エリア、牧野・三上エリア、陸美・土筒エリアの順のルートでしたが、運行事業者と調整した結果、牧野・三上エリアと陸美・土筒エリアのルートの順番を入れ替えました。また、豊川駅エリアの豊川駅東口と、牧野・土筒エリアの共立荻野病院の乗降場所について、調整の結果、千両三上線のバス停付近から少し離しましたので写真を差し替えました。

なお、車両、運賃、予約方法、利用に先立って利用者登録が必要なこと、定員を上回る予約が入った場合には増便対応しない点などについては、前回から変更はありません。

資料14ページに戻っていただきまして、(4)事前確認事項及び(5)地元説明会及び利用者登録会のスケジュールにつきましては資料のとおりです。

続きまして、15ページから17ページは運行区域及び乗降場所を示していますが、先ほどご説明の運行の順番と乗降場所2カ所の変更を除いては、前回から変更はございません。

説明は以上ですが、実施にあたり関係機関との最終的な微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まして、ご承認をお願いいたします。

座長： これについて、何かご意見等はございますか。

委員： デマンド型交通の導入可否を調査することを目的として、睦美・三上地区において、デマンドタクシー実証実験を実施するというので、その結果をもって市域全体のデマンド交通の導入可否の参考とするのかどうでしょうか。

事務局： 市全域の導入可否の検討に活用できるところは活用するというのを考えています。この実証実験のひとつの目的の中に、運転手不足という問題があります。三上・睦美エリアは豊川市最大のタクシー待機所がある場所の近くでありますので、そこで運転手不足で失敗するようであれば、他は難しいかもしれないという考え方もできます。また、利用者にアンケートをとって便利という回答が得られたら、導入に向けての検討材料になる可能性もあるので、様々な項目によって使い分けます。

委員： この三上・睦美地区が特にデマンド交通導入の要望が多かったというわけではなく、他の理由でこの地域を選定したという理解でよろしいですか。他にも要望の多い所がある中で、そうでない所を選んだことが不安であります。実際に良い結果が得られるのかどうかは大きな不安があると思います。その辺をどのように考えていますか。

事務局： 今回、睦美・三上で設定した理由はタクシーの待機所が近く、配車が比較的容易であるということで設定させて頂きました。私どもも運行してみないと分からない部分が多くあり、本当に導入できるのかできないのかはこの結果次第と考えています。

委員： この結果が芳しくない、導入できないことの理由になってしまわないのですか。500円という料金設定にも疑問がありますが、根拠はありますか。

事務局： 500円の根拠は、公共交通計画の収支率17%をベースとして考えました。当初、我々が想定した一運行当たりのピークに対して17%で計算したところ、500円であったので500円に設定しました。

委員： それは理解できますが、500円は利用する側からみると高いです。

事務局： 事務局としても利用者目線でみて、例えばコミュニティバスが200円ありますので、200円まではいかなくても300円くらいに設定できないかと考えましたが、事前にタクシー業者に話をした中で、安くした場合、多くの利用客がデマンド型交通を選択してしまうことを懸念したからです。事務局としては料金を抑えたい気持ちもありますが、各事業者のプロポーザル提案の中で各事業者からこれ以上安くするという意見は出ませんでした。

委員： 仮に実証実験の結果があまり芳しくなかった場合、市内のデマンド型交通の検討をやめるという判断はしないしてほしいです。他の場所でも実験を行って検討していただきたいです。デマンド型交通の理想はドアtoドアであるので、バス停が遠いようではあまり意味がないです。ドアtoドアやフリー乗降ができる地域もあるはずですので、今回思わしくない結果が出たとしてもこれでおしまいにしてほしくないです。

座長： これは議論していただく必要のある内容であります。ご利用の方が固定化された時に「安

いタクシーを作ってしまったのではないか」と言われる可能性もあります。また、デマンド型というのは、今回の実証実験はエリア型であります。ドア to ドアの考え方もあるので、これは豊川市でどのようにするのか検討する必要があります。しかし、この地域は定時定路線型の千両三上線も運行しているので、差別化してチェックしていかなければなりません。説明会を設けるので、使い方を皆さんにご理解いただくことが大切であります。

委員： デマンドタクシーをどのような年齢層の方が、どの目的で利用してもらい、どのくらいの利用人数を想定していますか。その人数によって、先ほどの500円設定が算出されると思うが、最初から2人乗車しているという計算で想定すれば250円になるかもしれないので、イメージを伺いたいです。また、説明会に来る方はデマンドを利用したい方であるならば、説明会の会場に来ることができるのでしょうか。利用者登録会であるので、利用したい人が登録できる場所に行くことができないという事態は発生しないのでしょうか。例えば、回覧板で回して、家族の人数分を登録できるようにするとか、今後どのような方が利用するのかイメージをしないと、今のままではタクシーの配車がしやすいことや、収支率が何%という計画側の都合が主になって、利用する人側を見ていない計画になってしまっていないですか。どのような生活をしている人が、何のために利用しようとしているのかを見ていかなければならないのではないですか。登録者数がある程度増やさないと利用者数も増えないです。実証実験ということで半年後にはなくなるのに、登録だけするのかという疑問もあります。

事務局： 目標値は特に定めていませんが豊橋市の高根地区が、今回の実証実験と類似した乗合タクシーを運行しています。その地区と睦美・三上地区の人口を比較して、見込登録者数は290人と設定しています。高根地区は人口に対して6%の登録者数であり、月平均48回利用されています。1人当たりの利用回数は3ヶ月に1回というデータが出ています。相乗り率は1を少し超える程度と聞いております。500円の設定は収支率をベースにしていると先ほど説明しましたが、補足させていただきますと、デマンド型交通はバスとタクシーの中間的な存在であるため、バスより高くタクシーより安くしなければなりません。あまりにも安くすると安いタクシーを市が用意してしまうことになるため、タクシー業者の経営環境の悪化を招いてしまいます。豊川からタクシー業者がなくなりますと大変なことになりますので、500円は運行事業者とともに適正に決めさせていただいた料金であります。これが利用者目線ではないといわれればそうかもしれませんが、あくまでもバランスを見た料金設定であることをご理解いただきたいです。

座長： これがメインの手段にはなれないです。定時定路線型を利用できない人に対して何らかの形で公共交通サービスを提供したいです。これから豊川市にとってどのような形にするか良いのかを探っていくことになると思います。ただ、この1回の実証実験で、全てを決めるのは難しいです。しかし、皆さんが生活する中でこのデマンド型が利用していただける仕組みなのかどうかです。また、どのように改善すれば利用していただけるのか、それを探っていくことが課題だと思います。心配しているのは、高齢の方はタクシー車両で行くので贅沢と言う方がいます。そのような方は、タクシーは贅沢ではないと云っても、中々理解いただけません。この実証実験で結果が良くなかった場合、料金の問題なのか本数の問題なのかを探る必要があります。例えば、今回の予約は2時間前までになりますが、果たして2時間で本当に良いのでしょうか。1, 2便は前日の20時までには予約せざるを得ません。配車の条件等を考えるとサービスには限界がありますので、それもこれからの課

題になります。これは実証実験を半年実施し、一旦区切りをつけます。その場合、地域の皆様から存続してほしいと要望があるかもしれません。それも含め一旦区切りをつけて考え直して、議論し整理していく期間が必要という事務局からの提案であります。

委員： 次回の公共交通会議は12月で、実証実験が始まっている期間でありますので、デマンドの利用者の方の声を聞くことはできます。利用目的、予約方法、使い勝手などを聞いていただきたいです。

座長： そのあたりは、事務局は次回の会議までにまとめていただきたいです。

事務局： 資料の訂正をさせていただきます。14ページの地元説明会のスケジュールの中で、9月22日が土曜日という記載になっていますが正しくは日曜日であります。地元説明会の時間は、9月11日は19時、12日は19時、18日は19時、22日は陸美地区で10時、当古町で15時を予定しています。開始後1、2ヶ月後に地元の利用者の方や区長の方のご意見を聞きに行く予定でお願いしています。

委員： 14ページの運行ダイヤを見ると10時から16時30分まで続いています、1人のドライバーでカバーするという意味合いですか。

事務局： このダイヤについては決まった運行事業者にご提案頂きましたので、事務局では分かりかねる部分があります。

委員： ご指摘の部分は、同じかどうかはわかりません。同じ場合も違う場合もあります。その時に一番近くにいる都合の良いドライバーが運転します。

座長： 予約が入り次第運行するものでありますので、固定することは不可能であります。

委員： なるべく最短ルートで短い時間で行けるようにするため、固定はできません。

座長： 他にないようであれば、このような形で進めさせていただきます。

続きまして、本日追加となりました議題、協議事項(5)「車両更新に伴うコミュニティバス車両の移動円滑化基準適用除外」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局： 追加協議事項である、「車両更新に伴うコミュニティバス車両の移動円滑化基準適用除外」についてご説明いたします。本日追加させていただいた資料の、「豊川市コミュニティバス運行車両の更新方針について、第40回豊川市地域公共交通会議 補足資料」と書かれている資料をご覧ください。こちらは、前々回3月に行われた第40回で、既にご審議いただいた案件になりますが、この方針に従って、今度の10月より実際に車両を更新することから、そして今年度からの新しい委員の方や傍聴の方もお見えになることから、再度ご説明させていただくものになります。

なお、一度方針についてはご承認をいただいておりますので、一部、説明は省略させていただきます。

簡単に申しますと、車両が古くなってきてしまい、更新をしたいのですが、利用人数も多くなり、かつ、法令改正もありまして、単純にいまの車両では更新できない、そこで方針を作成し、ご審議をいただいたというものになります。

めくって1ページですが、現状として、①市のコミュニティバスの8路線は、ジャンボタクシー、ハイエースで運行しています。③車両は、利用者定員は9名、横向きシートで、車いすリフトアップがついており、法令に基づくバリアフリー基準に適合しています。④これ以外に予備車を2台用意していますが、これについて、リフトアップはついておらず、この場合、本会議を経まして、運輸局にバリアフリー基準の適用除外申請が必要となり、その申請がされております。3ページを見ていただきますと、写真と中のレイアウトを掲

載しております。ページをめくっていただき4ページ、全車両の現状ですが、40万キロを超え、何回か修理も行っており、限界に近いことが分かっていたかなと思います。

めくっていただいて6ページですが、いまある車両を新車にするだけ、と簡単にはいかない問題点の①です。まず、法令が改正されて、横向きシートが禁止されてしまいました。そこで、現行仕様に近い車両を探したところ、図のと通りの車両がありました。しかしながら7ページになりますが、利用者定員が1名減になってしまいます。後述しますが、乗りこぼしが頻発している路線もある中で、利用者の利便性を損なうことになってしまいます。次に、助手席に2名座ることになり、運転手の作業の妨げと安全運行上支障が出ます。3つ目ですが、満員の場合、①の方が降りようとすると当然②の方が、③④の方が降りるときは⑤の方が、いったん路上に下りなければならず、利便性及び交通上の危険が増します。

次に8ページ9ページののりこぼしですが、9ページ、平成28年度には1か月5.5回であったものが29年度には9.08回、平成30年度は9.90回と、増えてきています。その9割は、音羽線とゆうあいの里小坂井線で発生しています。

そこで10ページ、更新方針案の①ですが、まず、利用者定員9名の車両に更新します。ただし、それは、車いすリフトアップがつかないということですので、これについては後述いたします。また、2つ目としましては、音羽線・ゆうあいの里小坂井線については、利用者定員13名の車両に更新します。これらは、車両の幅・高さ等々、現行車と変わらないものですが、運転手さんに大型二種免許が必要になります。運転手不足のお話しを、いままでの公共交通会議の中でもお伝えさせていただいておりますが、その中でも大型二種ともなりますと、さらに厳しくなります。しかしながら、運行事業者様からは、現時点においては、2路線であればなんとか対応していきたいとお返事をいただいているところです。また、大型車通行禁止の道路が通行できなくなりますが、ゆうあいの里小坂井線、音羽線では該当はありませんでした。そしてこれらは、まだ使える車両もあることと、一気に車両を変更すると初年度リース料が高額になり、運行事業者様の資金繰り等の関係もありますので、順次更新していくことといたします。

次に11ページですが、問題点の②ということで、車いすご利用様の対応についてです。①現在、リフトアップをご利用いただく場合、前日予約を原則とさせていただいております。その理由は、座席を折りたたむ必要がありますので、乗車人員に余裕がなかったり、別の車いすでの利用者様がいらっしゃいますと、ご乗車いただけないためです。そして、予備車にも車いすリフトアップ設備がなく、対応ができない状況です。ただし、バスがバス停に到着した時点でご利用いただける状態であれば、そのままご利用は可能としています。②その前日予約の状況を調べたところ、一昨年度は2名の方で7回、昨年度は2回になっていました。③、当日利用については記録をとっておりませんが、運転手さんのお話を総合すると、全路線で1年に2~3回ぐらいではないかとのことでした。平成30年度については1路線、同じ方の利用で3回あるということでした。④、少しこの話とはそれですが、豊川市コミュニティバスの運行において、車いすを使用する状態のお体の不自由な方のご利用だけでなく、その他の障害をお持ちの方への対策があまりすすんでいない状況があります。また障害は、その人その人千差万別であるため、個別対応を進めた方が、より多くの方の利便性向上に資するのではないかと考えています。

そこでめくって12ページですが、まず、車いすをたたんでご利用いただける方もいら

っしやると思いますので、それをのせるスペースを設けたタイプの車両とします。そして、予備車にはリフトアップ車両を配備し、リフトアップが必要という方には、前日予約をお願いした上で予備車を走らせ、また、運転手さんにおかれましては、お体が不自由なご利用者様のために、日頃から乗降介助の研修等を受けておられるところですが、こういった研修をいままで以上に充実していただくことで対応したいと考えています。また、その他の障害をお持ちの方にも、個別相談において、対応できることは対応していきたいと考えています。

そこで資料は15ページ、まとめですが、車いすリフトアップのない、利用者定員9名の車両に順次更新し、2路線については利用者定員13名の車両とする。そして予備車についてはリフトアップ付の車両を備え、障害をお持ちの方への個別対応を強化し、今回は説明を省略いたしました。平成33年10月から車両デザインを変更し、ラッピング広告を導入する、ということになります。

ここまでの、前々回の会議でご承認いただいた内容になります。

そして、追加でお配りした資料A3のものになりますが、10月より、千両三上線、ゆうあいの里小坂井線、御津線の3路線において、写真の車両、トヨタハイエースに更新します。車両の幅、長さ等については、いままでと変更はありません。さきほどご説明のとおり、運転手含めた定員は10名、リフトアップ無しの車両です。

ゆうあいの里小坂井線については、さきほど利用者定員13名の車両にするという方針をご説明いたしましたが、大型二種の運転手確保のため、令和3年10月からとします。ただし、それまでに現行車両がもたないという判断から、取り急ぎ、10名乗りで車両を更新し、2年後にはその車両を他路線に転用する予定です。

資料の(2)ですが、基本的に新規車両は、バリアフリー法に定められたバリアフリー基準に適合する義務があるのですが、道路や地形上の問題等により、バリアフリー基準を満たすことが困難である場合、乗車定員が23名以下であって車両総重量5トン以下の自動車について、運輸局に申請し、認定を受けることで、基準の一部が適用除外となるものになります。今回、基準を満たすことができない項目としては、右側(5)に記載の5項目になります。

バリアフリー基準に適合しないことについての障害者団体の方々への説明状況ですが、5月22日、「豊川市障害者団体連絡協議会」の会合に出席し、本車両更新の説明をさせていただきました。そして6月10日付けで、やむを得ず車いす対応設備を有しない車両を使用することについてご意見をいただく旨の照会を文書で行いまして、6月28日付けで、会長よりご同意をいただける旨、文書でいただきました。なお同意の理由としては、「福祉タクシー料金助成事業等により、別途障害者の移動手段を確保する施策が講じられているため」となっていました。別途付帯意見として、「豊川市コミュニティバスの路線網検討においては、障害者も利用しやすい路線・バス停設置等にご配慮いただきたい」というご意見をいただいているところです。

いただいたご意見については、いま作成中の次期形成計画の検討をしていきたいと考えています。

また、車両が新しくなることについての周知については、該当路線の主要バス停及び車内での掲示、HPへの掲載をします。そして本会議でのご審議後、バリアフリー法に基づく、バリアフリー基準を満たさないことに伴う、基準適用除外申請を行う予定です。

説明は以上です。

座長： これについて、何かご意見等はございますか。

委員： 障害者団体から了解いただいたとはいえ、車いす利用の方の利用について、原則前日までに連絡をお願いして頂くことは良いですが、当日急に利用する或いは連絡なしにバス停にみえた場合など、突然のケースを含めて何らかの配慮はありますか。乗りこぼしと同様に予備車を呼んで少しお待ち頂くなど、そのあたりの考え方を伺いたいです。12ページの「個別相談に対し可能な範囲で対応する」はどのような対応なのか教えてほしいです。

委員： 基本的には、申し訳ないが少しお待ち頂いて予備車を配車する方法しかありません。無線で呼び出して近くにいれば早く対応することができます。遠い所に居る場合は、お待ち頂くこととなりますので、冬の寒い時期や暑い時期のなどの対応は豊川市にもご相談をして検討しなければならないです。

座長： 基本的には可能な限り早めに予備車を配車するしか手はないです。

委員： 車両としてジャパントクシーは車いすを乗せることができます。それは豊川営業所に1台しかありません。ただ豊橋の方に7台あり、それがほぼ稼動していない状態でありますので、それも可能であれば稼動できるようにしたいです。

座長： 原則は決めておく必要がありますが、実際には臨機応変に動いていただくしかありません。聞いた話では、車いすの方は出かける前にお手洗いを利用できる場所も全て調べた上で外出するそうであります。大変苦勞されているので、それをいかにサポートできるか、実際に障害をお持ちの方と話をしてみるのも大切と思います。車いすと言っても、自動の大きなものはジャパントクシーにも乗りません。障害の状況によって車いすの大きさも違うので、全てをカバーできるかという大変難しい部分があります。そこも含めて団体の皆さんと話し合いの場をもっていただきたいです。バリアフリー法で色々な条件で適応されない場合もありますので、適応除外を申請させて頂くというシステムがあります。障害をお持ちの方がお使いになる時に、どこまでサービスを行えるかが重要であります。

もしご意見が他になければ、ご了承頂いたということで進めさせていただきます。

続きまして、4のその他について、皆様方より何かございますか。

委員： (なし)

座長： 特にないようですので、事務局から、連絡事項等ありましたらお願いします。

事務局： 本日はありがとうございました。いただいたご指摘、ご意見はしっかりと検討させていただきます。

今回の第43回会議は、令和元年12月23日(月)午前10時から本庁舎3階31会議室で開催を予定しております。

座長： それでは第42回豊川市地域公共交通会議を終了させていただきます。長時間ありがとうございました。

以上