

第4回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：平成22年3月30日（火）
午前10時00分～午後12時20分
- 2 場所：豊川市勤労福祉会館 視聴覚室
- 3 出席者：宮崎秀嗣委員（愛知県地域振興部交通対策課、文野代理出席）
東田昭夫委員（豊鉄バス株式会社、夏目代理出席）
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）
井上 久委員（豊川市連区長会）
前田英明委員（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）
福田正光委員（豊川市御津地域振興協議会）
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）
中野瑛紀子委員（こすもすの会）
高橋正旨委員（中部運輸局愛知運輸支局）
小林裕之委員（中部運輸局愛知運輸支局）
原田重徳委員（豊橋鉄道労働組合）
岡田直樹委員（愛知県豊川警察署）
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）
天野雅博委員（市生活活性部長）
田口真彦委員（市健康福祉部長）
伊藤洋文委員（市建設部長）
- 4 欠席者：神谷洋右委員（小坂井地区区長会）
内藤 洋委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
野口知臣委員（愛知県東三河建設事務所）
- 5 事務局：外山生活活性部次長、飛田商工観光課長、大高課長補佐、黒田係長、杉下主任
中野
- 6 傍聴人：4人
- 7 次第
 - (1) あいさつ
 - (2) 公共交通に関する意見交換会について（報告）
 - (3) 「市の基本的な考え方」について
 - (4) 平成22年度事業内容及び方法について
豊川市公共交通基本計画策定調査事業について
調査事業内容について

- ・業者選定方法について
- ・平成 22 年度予算について

(5) 地域公共交通会議設置要綱等の改正について

(6) その他

8 議事内容

事務局： 本日は、お忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。本日は傍聴を希望される方がみえていますが、本日予定しています議事の内容から事務局の判断で、今回の会議は公開とさせていただきますのでよろしくお願いいいたします。

これより第 4 回豊川市地域公共交通会議を開催します。初めに、会長である、山脇市長から一言ご挨拶させていただきます。

会 長： 本日は、21 年度もあと 2 日という大変お忙しい中、第 4 回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、日ごろから市の行政に対しましてご理解ご協力を賜り、改めてお礼申し上げます。この地域公共交通会議も昨年 2 月に第 1 回会議を開催させていただいてから、約 1 年が経過いたしました。この 1 年間委員の皆様には大変お世話になり、本市の公共交通につきまして、真剣なご審議をいただきありがとうございました。今年 2 月には小坂井町と合併をしましたので、市の一体化を図るため、バスを中心とする公共交通はいっそう重要な役割を担うことになると考えています。この 1 年間に、各種のアンケート調査や市民との意見交換会などを実施する中で、来年度に策定する豊川市公共交通基本計画に必要な市民の移動ニーズや地域の特性の把握に努めてまいりました。また、小坂井地区についても、22 年度早々にニーズ調査を実施していきたいと考えています。22 年度は、新豊川市の将来の公共交通のあり方を定める公共交通基本計画を策定するとともに重要な年となります。本日の議題となっています「基本的な考え方」は、その柱になるものとなりますので、より有効な計画とするために、本日も委員の皆様から貴重なご意見、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いたします。

事務局： 山脇市長は、次の公務のためここで退席させていただきます。

(会長退席)

事務局： 座長、進行をよろしくお願ひします。

座 長： 初めに本日の議事録署名人の指名をします。本日は愛知県タクシー協会豊川蒲郡支部の鈴木榮一委員と、豊橋鉄道労働組合の原田重徳委員、よろしくお願ひします。それでは議題に入ります。まず公共交通に関する意見交換会についての報告と、市の基本的な考え方について、事務局から説明をお願いします。

事務局： 議題(1)「公共交通に関する意見交換会の報告について」説明します。意見交換会は、中学校区単位、市内 9 か所で開催し、合計 140 名の方が参加されました。参加者は、男性が 8 割ほどを占めて、年齢別では 60 歳代の方が約 6 割を占めています。会の進め方は、最初に市の公共交通の現状、計画の進め方、アンケート調査結果などを説明した後、参加者の皆様から地域の要望等をお聞きしました。その後「市の基本的な考え方(案)」について説明し、その案についての意見などをお聞きしました。また、意見交換会の最後には参加者の皆様にアンケートをとり、自由意見を記入してもらいまし

た。現状の問題点として、「公共交通で郊外から中心部に行けない」「バスが何時どこを走っているかわからない」「高齢になったときにバスが無いと不安」、また「高齢者の方などバスを必要とする人に意見を聞いたらどうか」という意見がありました。また、今後の計画の進め方については、「計画の具体的なイメージが見えない」「基本的な考え方(案)のすべてを実行するのは難しい」「高齢者などに配慮してほしい」という意見や「(仮)地域協議会など住民が参画することは良いので具体的な方法を示して早く実行を」という今後の計画に市民の関わりを求める意見がありました。具体的な路線などについては、「市民病院、市役所等公共施設に直接行けるように」「郊外地域、高齢者への配慮した運行を」、また「乗り継ぎを少なく」「一定の利用者負担は必要で、便利であれば負担増も納得」という意見がありました。現在のバス停別利用状況ですが、市中心部、また、旧町については、健康福祉センター、名電赤坂駅、福祉保健センターと、各地区の拠点的な場所のバス停利用が多くあります。次の「現在交通手段がなく行けないが、行きたいと思っている施設」では、中央図書館、市民病院、豊川サティ、そして国府駅への移動ニーズが多くあります。地域別回答割合では、旧町の方は、市民病院、国府駅、アクロス豊川、また、サンヨネ豊川店への移動ニーズが多く、市の中心部の方は、郊外にある本宮の湯、ゆうあいの里などの福祉施設や東三河ふるさと公園、赤塚山公園、ぎょぎょランド、また中心部に位置していますが豊川駅や体育館、文化会館への移動ニーズも多くあります。回答者の年代別割合では、ゆうあいの里、桜ヶ丘ミュージアム、一宮健康福祉センターが、60歳以上の方の移動ニーズが多くなっています。回答が多くあった施設は、市中心部に集中しています。次に市民意見にみるニーズですが、市の中心部では、循環バスの運行や高齢者に対する配慮を求める意見が多く、市の郊外部では、郊外からの長距離利用に対する負担軽減やデマンド型運行に対する期待、人口の少ない地区や高齢者に対する配慮についての意見が多くありました。その他として、行政負担による支援を求める意見がある一方で、行政負担の軽減を求める意見があり、地域主体で計画・検討に関わることが重要と考える意見が多い反面、行政ですべてを考えるべきだという意見もありました。また、利用の少ない路線に対する行政負担に疑問を感じるという意見や、バスの運行状況がわからなく情報が欲しい、そして公共交通に対して関心がないという意見もあります。次に現在の公共交通に関わる問題点・課題です。重要部分を赤い文字で示しています。課題1では、「合併前の路線体系で運行されており、市域の一体化が困難な路線」の部分を赤字にしています。次に課題2ですが、前回資料では、「交通弱者」という言葉を用いていましたが、この言葉を「移動制約者」としています。また、「病院や公共施設など市内の主要な施設へのアクセスがない路線」「移動制約者への対応が十分でない路線」の部分を赤字にしています。課題3では、「情報提供」という言葉を追加しています。課題4では「高齢者などの移動制約者にとって不十分な公共交通システム」を赤字で示し、「地域の意見を踏まえて公共交通を展開する仕組の不十分さ」という課題を追加しました。最後に課題5では、高齢者などへの対応についての部分を重要と考え、赤字にしています。次に豊川市公共交通基本計画(仮称)の上位計画と関連計画をまとめています。第5次豊川市総合計画では、「公共交通機関の利便性に対する市民満足度」を目標指標として設定しています。また、新市基本計画でも重点施策を「公共交

通の利便性向上」や「多くの市民が公共交通機関を利用できるまちをつくります。」と
しています。豊川市公共交通基本計画（仮称）も、豊川市都市計画マスタープランと
の整合性を取りながら計画を進めます。以上のことを踏まえて、議題(2)「市の基本的
な考え方について」を説明します。前回の会議で検討していただいた「市の基本的な
考え方」の案を基に、市民の方から出た意見やニーズ、そして現在の公共交通の課題
を踏まえて最終的な「市の基本的な考え方」をまとめました。修正部分を中心に説明
をさせていただきます。基本方針の2番目ですが、目的を明確にするために「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とします。」としました。その
他の基本方針及び基本方針の考え方については、前回資料と同じです。次に、豊川市
公共交通基本計画の目標項目と指標を設定しています。4つの基本方針に対応する3
項目を定め、それぞれ「市民の公共交通の利便性満足度」、「地域が主体となって検討
したバス路線数」、「市が関わるバス路線の収支率」を指標として考えています。最終
目標年次は、都市計画マスタープランと整合をはかりながら、平成32年度と設定しま
す。最終目標までの達成度を確認するために、中途目標を設定し最終目標にどの位近
づいているかを確認しながら進めます。次に5つの課題に対する4つの基本方針、そ
して基本方針に従って7つの展開方針を示していますが、展開方針7番目に、環境に
ついて加えました。その他は前回会議と同じです。7つの展開方針に対する具体的な
展開方法について、特に重要と思われる部分は赤字で表記しています。最初に展開方
法(1)については、主要施設や主要駅にアクセスしやすい公共交通を検討します。また、
路線を広域路線、基幹路線、地域路線に区分し、異なる公共交通手段への乗換え地点
となる交通結節点にて結ぶことにより、市域全体の交通ネットワークを考えます。次
に展開方法(2)については、広域路線及び基幹路線を市内公共交通の骨格として考え路
線を作ります。地域路線は、エリア内で、交通結節点を軸に中学校区を基本単位とし
て路線を検討します。展開方法(3)については、日常的な移動において、移動制約者が
使いやすい公共交通を目指して、基幹路線は、市内主要施設の経路や循環し、交通結
節点からできるだけ少ない乗換えで主要施設に結ぶことを考えます。地域路線は、地
域の状況に応じ、交通結節点に接続することを考えます。展開方法(4)について、基幹
路線では、行政が主体となり定時定路線、双方向運行などを考えます。そして通勤、
通学にも利用できる時間帯で運行し、広域路線との乗継などを考慮してダイヤを設定
します。地域路線では、地域特性や需要に応じ、乗合バスや乗合タクシー、デマンド
型交通の導入を地域が主体となって検討します。また、利用目的に応じた時間帯で、
基幹路線との乗り継ぎを考えたダイヤを検討していきます。展開方法(5)については、
利用者負担を原則に市域全体で統一のとれた使いやすい料金体系を検討します。基幹
路線については、距離制、区間制、ゾーン制運賃など、分かりやすい料金体系、地域
路線は、均一料金を基本に、市域全体で統一の取れた料金体系とします。また、乗り
継ぎを考え、料金は、分かりやすい100円単位とすることなどを検討します。展開方
法(6)については、行政、市民や利用者、交通事業の協力が重要と考え、連携体制作り
を検討していきます。来年度、地元組織として（仮）地域協議会を立ち上げていただ
き、地域に必要なバスは地域の方が主体となって検討していただくことを考えます。
そして、積極的に取り組む地域に対して、行政が支援を行います。バス路線の評価に

については、運行を開始した各路線について、「PDCAサイクル」を実施し、一定の評価基準を満たさない路線については、サービスの縮小、廃止を検討します。展開方法(7)については、利用され続ける公共交通とするために、バス乗り継ぎの割引、回数券、定期券の導入、バス停の改善などについて検討します。そして、バス路線についての情報提供の方法を検討し、利用促進に繋がる啓発活動について考えるものとしします。

座長：今の説明に対して、ご意見ご質問はありますか。

委員：公共交通のサービス水準をどの程度まで目標にして計画を立てていくのか、もう少し明確にすべきではないでしょうか。利用者数や、利用率というような具体的目標が初めにあれば、それを目指して計画内容も立てやすいのではないかと思います。

座長：事務局の方でお答えはありますか。

事務局：市域内を運行するバス路線については、現在の運行状況を基に考えていくのではなく、一度白紙にしたうえで一から検討をしていく考えであるため、基準となる数値をどのようにするのか事務局で考えめぐねたところがあったため、今回載せてありませんが、具体的な数値を目標に組み込む形で検討したいと思います。

座長：満足度は、路線を設定した後の結果論です。一般的には公共交通に期待していない人の満足度は高くなってしまいます。関係ないから適当でいいとなってしまう可能性もあるので、満足度も一つの指標ですが、別のチェック指標として、利用率なども必要ではないかというご指摘であったと思います。現在の路線の利用率についてのデータはありますか。

事務局：利用者数しかありません。

座長：わかりました。来年度、事業が展開されますから、実態として、バス停からどのくらい離れた人が利用しているのか、利用できる範囲はどこまでだろうかというようなデータを踏まえた上で、今の利用率のような形で設定していくべきだろうと思います。他にいかがでしょうか。

委員：まずサービス提供にあたって、最低限の確保、セーフティネットを考え、基幹路線と地域路線、それぞれに応じた目標値を作っていく必要があります。また、指標として、地域が主体で検討した路線の数とありますが、少し抽象的な書き方なので、もう少し具体的に書いた方がよいのではないかと思います。

座長：利用率が高ければよいというわけではなく、利用率が低くても最低限の移動保証をどうするかです。人は移動する権利を有しているという考え方が、今、国で議論されつつあります。事務局の方でお答えはありますか。

事務局：地域ごとに、バスについて検討する組織を立ち上げていただきたいと考えています。地域で検討した部分は、最低限含めていきたいと考えていますが、千差万別になってくると思いますので、基本的には市内でいくつの地域において検討していただいたかという部分を、現段階では目標としています。ご指摘のように、具体的なところでレベルを揃えて、表現の検討をしていきたいと思います。

座長：市内いくつの地域で検討していただけるのが課題になります。路線数にしてしまうと、かなり多く、わかりにくくなります。地域がいくつあり、それに対してどれくらいのものでできるのかということです。6ページの表についてですが、そこに市委託路線の収支率が85.5とありますが、これは市の負担率のことではないですか。

事務局： 収支率ではなく、負担率の間違いですので、修正します。

座長： 住民参加を求める声が多い結果だったとグラフにあります。グラフの赤は、主体が行政や交通事業者で、住民は主体ではありません。黄色は住民が主体で、行政や交通事業者が協力するという仕組みです。2つは全く違うものです。今は赤の方、主体は行政や交通事業者で、その中に市民の意見も少し入れてほしいと考える方が、6割を占めています。黄色の部分、住民主体の意識へもっていかなくてはいけない。ここはきちんと地域協議会を作り、住民の方にやってもらいたいというメッセージを出していただきたいと思います。

委員： 高齢者にとっては足の確保が課題です。説明を聞いていると、非常にいいプランでやっていると思いますが、バスを少しでも多くお願いしたいと思います。

座長： 今後具体的なプランを作っていく中で、高齢の方のご意見をお伺いしながら、入れていっていただきたいと思います。他にいかがですか。

委員： 地域協議会についてですが、各地域の実情がいろいろとあると思いますので、これはどういう形で、誰が中心になって動くのか教えていただきたいです。

事務局： 基本的に、一つの中学校区を一つの単位として考えています。こういった方が主体になるのかは地域によって異なると思います。そのため、一律にこういった形で行ってくださいというのでは、うまくいかないのではないかと思いますので、各地域の状況を踏まえ、事務局としても勉強させていただきながら、地域の方とお話していく中で、地域に応じた形で組織を作っていただきたいと考えています。行政主導ではなく、地域の方に中心になって考えていただく組織を希望しています。地元組織の設立にあたっては、各地域の委員の皆様にはご相談をさせていただくことになると思いますので、よろしくをお願いします。

委員： あまり地域、地域と言われても立ち上がりなどが出てこないと思います。そこは今おっしゃったように、我々と相談しながらということですが、支所の方と3者で話すなど、充分意思の疎通をしていかないといけないと思います。

座長： 組織は、立ち上げが一番難しいです。急に地域協議会を作ってくれと言われても、不安の方が大きくなってしまいます。中学校校区で集まっても、町内会や自治会が、いくつかあると、すぐ開始するのは難しいです。他の市町にヒアリングし、情報を掴んでから地元の方とお話し、サポートしていくことが大切です。他にいかがですか。

委員： 市の委託バス路線の負担率ということで、4路線が載っています。これは4路線すべてが基幹路線という考え方でよろしいでしょうか。

事務局： こちらについては今ある路線です。基幹路線については、全部白紙で作り直します。ですから、この路線がこのまま継続していく訳ではありません。この中には基幹路線になるものもあれば、地域路線になるものもあるということで、ご理解ください。

委員： 本当に公共交通を必要としている方のことも重点的に考えてあげなくてはと申しあげたら、行政側は、それは福祉の問題であり、この会議は一般交通の問題を議論する場だから、ちょっと違うのではないかとというような主旨の回答をされました。今回の資料を見ると、それはだいぶ改善され、移動制約者として高齢者等に配慮した方向に変わってきたと思います。本来福祉的なことは別に考える感じが行政側にあったような気がするのですが、そこはどのように理解すればいいのでしょうか。

事務局： 意見交換会では、今の高齢者というよりも、将来の高齢化に対する不安がとて多くありました。少しでも利便性をあげるような公共施策をとということで、今回基本計画を策定していきたいと考えています。全部福祉を含めてしまうと、とてもこの会議ではまかないきれないということでお話させていただいたと思いますが、ある程度の高齢者対策や、現在公共交通が全く無い地域への対策も含めて、交通弱者というよりも、利用の制限を受けるか方ということで、今回移動制約者という言葉を使いました。なるべく多くの方に利用してもらえ、高齢者等も対象とできるような配慮はしていきたいと考えています。

座長： 豊川では福祉有償や介護の有償運行をやっていると思います。そこまでは、この会議で議題の対象にしないということです。福祉の考え方は、もちろん大切なので考慮はしますが、福祉有償運行や介護面での運行は、ここでは議論の対象から外すということです。そこは一度福祉課と協議していただければと思います。

委員： この地域は合併しても、みんなが言うほど交通に不便をしておらず、関心が低いと思います。今のままだと、地域協議会といっても、あまり成果が上がらないのではないのでしょうか。住民の盛り上がりにもっていかないと、実際できたらあまり利用者がいないということになります。公共交通について協議しているのだと、一般の市民にPRをしてほしいと思います。

委員： 地域路線の性格は、福祉的な要素が比較的強い路線で、買い物や行政機関に出かける交通機関としての役割と若干違ってくると思います。それを地域協議会で検討するのは、どういう狙いがあるのかははっきりしません。中学校区で進めるにしても、限定しない柔軟な形を考えないと、実際には意見がまとまらず、地域の声が反映されないような気がします。また地域のコミュニティの組織は、旧宝飯郡の部分にはたくさんありましたが、残念ながら従来の豊川市では、現実としてほとんどありません。それを新たに作って、何かをやらせようというのは、すごくエネルギーがいります。行政にとっても地域にとっても負担です。その点をよく考えていただきたいと思います。

座長： 地域地域と言うけれど、では行政は何をやるのか。地域で必要な路線の確保は地域主体でやってくださいということはあるが、行政の担当者達は何をするのかメッセージを出さないといけません。

委員： 地域から希望が無ければ、バス路線は関係ないという考え方で進められてしまうと困ると思います。行政として最低限のことはし、それにプラスして地域の声をくみ上げて活かしていくというのであれば、非常にわかりやすくなると思います。

委員： 赤字で利用されないものを支えていくには、財政的に限度があります。地域で赤字を何とか工夫し、負担する仕組みを作らないといけない。やらない地域には何もしない。立ち上がって、利用者以外に地元で負担する意向を示し、切実な思いがある地区は、市も支援する。行政として情報提供はしますが、お金の支援はあまりできないという時代になってきています。豊橋市は明らかにそういう方向です。地域協議会の検討事項として、経費の負担方法という大きなことが、下の方に大した検討事項でないように書かれていますが、これが一番上になるのではないかと思います。

委員： 今の話では、公共交通システムを考えていく姿勢には反するのではないかと感じましたが、それは今の時代とは違うのですか。それと、意見交換会に参加し、地域協議

会への関心がとても高いことを感じました。また、地域公共交通会議のメンバーについての関心も高かったです。地域協議会、バス路線が検討の時期に入っているというこのPRが足りないという意見も各地区で出ました。やはり回覧などで、もう少し市民にPRすることが必要だと思います。あと、「積極的に取り組む地域に対して検討の支援を進めていきます」というところの、「検討の支援」というのはなんでしょう。

事務局： 地域協議会は、地元の方の話を聞き、相談しながら立ち上げていきたいと考えています。中学校単位で必ず一つというわけにはいかないかもしれないことは、承知しています。また、基本的な考え方として、参加していただけない地域には、今のところ行政が主体となってバスを走らせることは考えていません。セーフティネットという話もありましたが、地域のつながりを持つという最低限のところは基幹バスとして、赤字であろうと行政が責任をもって確保します。地域の方が主体になって検討するにあたっては、当然行政も支援します。実際走らすことに関しても、行政が間に入り、この会議の中で最終的に検討していこうと考えています。地域に積極的に取り組んでもらうことが前提です。取り組んでもらうための支援、PR、情報発信も市の責務だと思いますので、そちらもがんばっていききたいと考えています。

座長： 補足の説明はありますか。

事務局： 最近、豊橋市は、地域でバスを走らせてほしいという地域にだけ、バスを走らせるというはっきりした態度を示しています。地域がやる気になってバスを使おうという気持ちになっている地域はバスが存続しますが、そうでない地域に行政が無理やり走らせたバスはすべて失敗しています。一度に市域全域で地域協議会が立ち上がるとは思っていませんが、すでに地元の意見交換会では、いくつかの地区で、早期立ち上げを望む声が上がっています。そういった地区を第一優先でやっていきます。そこでいい例を見せて、その上で、いろいろな地区で地域協議会立ち上げの声があがることを期待しています。そのためには行政のPRが大切だと考えています。先ほどエリアとして、中学校区というのがありましたが、基本的にバスを一台、タクシーを一台走らせる範囲があります。あまりにも小さいと効率が悪くなります。それをやるのに豊川の地域で特に周辺部を考えると、ちょうど中学校区がうまく合うので、中学校区を基本に考えています。市の中心部になると、中学校区では対応できないので、今現在交通空白地区になっている地区を中心に、という区分けで行っていきます。

委員： 地域の声をしっかり受け止めて展開していくという考えであるなら「積極的に取り組む地域に対して検討の支援を進めていきます」は、もっと上に書くべきだと思います。地域についてですが、小学校区によって全く違い、中学校区で意見をまとめることは大変です。先ほどの話のように柔軟に考えていくことが大切だと思います。

委員： 先ほどから、中学校単位でとのことでしたが、御津の場合やはり2つに分けたほうがいいと思います。もう一つですが、我々に通知が来るのは、振興協議会会長ですが、実際はこの会議の公共交通会議委員ですので、少しわからなくなることがあります。そのあたりもご配慮いただきたいと思います。

委員： 利用しやすい100円単位の料金体系ということで、わかりやすいですが、意見交換会の中で、支払い方法をカードにしてほしいという意見がありました。利用しやすい支払い方法ということも含めて検討してくださることを希望します。

座 長： 料金の仕組みというのは、投資が必要になってきます。利用者のことも考えなくてはいけないのですが、料金箱、ドライバーへの負担等、かなり検討すべき事項が多いところだと思います。今のご意見も含めて検討していきたいと思います。100 円単位ということは、ここははっきり方針として出すということですよしいですか。

事務局： 100 円単位とすること「など」を検討していきます。

座 長： 「など」を検討します、ということですね。

委 員： 基幹路線について、公共施設を回れることはもちろんですが、サティ、アクロス豊川、サンヨネ豊川店などの商業施設に、多めにバス路線を設定し行きやすくすることで、そこが栄えてくるということもあると思います。また、バス停の名前も 店前のようにすると、お店としてもいいと思います。他の地域に行くと 高校前などもあります。利用される時間は限られてしまうかもしれないですが、通学、通院、買い物等そういった路線も考えていただきたい。すぐには採算がとれないかもしれませんが、便利になることで、まちが盛り上がってくるということがあると思います。

座 長： 課題のところに商業施設や集客施設のことが全く出てこずに、公共施設や病院という言葉だけが出てくるので、私も気にしていました。地域の活性化や交流というのも必要で、生活路線でもあります。ダイヤの設定については書いてありますが、ルートについてはどうするのか、仕組みの中に入れておいた方がいいと思います。具体的なバス停名はこれから考えていきますが、他地域では、バス停に名前をつけて、お金をもらっている地域もあります。様々なやり方で、各地域では収入を増やしています。その事例を参考にし、地元の方にも考えてもらうことが大切です。他地域でどのようなことがなされているのか、残念ながら地元のみなさんが知らない。情報を伝えるのは行政の役割ですので、ぜひそこも検討してください。他にいかがですか。

他にご意見が無いようですので、今ご指摘いただいた点を、私と廣島先生と事務局で整理をし、皆さんにお送りさせていただくということでいかがでしょうか。

(異議なしの声あり)

座 長： では、そのようにさせていただきます。では、次の議題に入ります。事務局からお願いします。

事務局： 議題(3) 「豊川市公共交通基本計画策定調査事業」の事業内容及び業者選定方法について説明します。平成 22 年度の調査目的は、地域公共交通総合連携計画に位置づけられる、豊川市公共交通基本計画策定するための調査を実施するものとします。次にこの事業にかかる予算は、10,147 千円を予定しており、来年度は、地域公共交通活性化・再生総合事業補助金を活用して計画策定を進めます。既に来年度の募集が始まっているため、補助金をもらうための申請書を提出しましたのでご承知おきください。次に調査の実施方法についてですが、計画策定まであまり余裕のない状況で、より多くの調査期間を確保する必要があります。また、調査内容についても、非常に専門的なことを検討していくことになるため、事務局としては、今年度と同様にコンサルタント業者との委託契約を予定しています。委託業者の選定については、平成 21 年度の調査内容や、計画策定までの進め方、本市の公共交通の現状・各地域の課題等を熟知している業者であることが望ましく、このことは、市の業者選定基準に照らし合わせても、随意契約の要件に合致するものと思われま。契約事務については、事務局に

一任していただき、事務局長の専決で進めさせていただきたいと思います。次に各調査の概要とおおよそのタイムスケジュールをまとめています。最初に「住民ニーズ把握調査」についてですが、これは小坂井地区の住民を対象に日常的な交通実態などを把握するためにアンケート調査を実施するものです。昨年豊川市で行ったアンケート調査と同様の方法を考えていますが、質問内容については、小坂井地区でバスが運行されていないため、一部内容を変更して実施することを考えています。次に「交通施策の基本計画検討」についてですが、ここでは「基本的な考え方」に基づき、市内をいくつかのエリアに分け、基幹路線を設定し、運営方法や路線の評価方法、評価項目の設定を考えています。そして「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、運行方法、運行開始までのスケジュールを検討します。また、各エリア内で運行される地域路線についての基本方針と、その基本方針を基に「(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。最後に今までの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、市民の皆様に周知・PRするために計画の概要版のパンフレットも作成することを予定しています。

座長： これについて何かありますか。

委員： 業者選定方法はだいぶ難しく、安ければいいという問題では全くありません。公的な事業を行う中で、県の最低賃金を切ってしまうような業者を、市が受け入れてしまっていることが、ところどころに見受けられます。地域によっては、他地域から入ってきた業者が事業違反等をしていても、それが隠れてしまっているようなことがあります。バスの運行をしていく中で苦情等が出てくるのは、こういった業者の質の問題が大きく関係しています。この市の選定基準が全くわかりません。私達は事業者だと思っていますので、しっかり我々に示されないといけない。難しい問題だと思いますので、慎重に行っていただきたいと思います。

委員： 今のお話は今回のコンサルティング契約ではなく、運行事業者の選定だにご理解いただければよいと思います。コミュニティバスの運行についての基本を、国土交通省が定めていて、国土交通省の通達の中で具体化されています。そういったことを踏まえて進めていかないと、今言われたような結果が生じる可能性が高く、各市町でご苦労されている部分があるようです。もう一つ、23年度事業の予定がわかりません。路線再編実証実験計画ですが、23年度早期に運行開始する予定であるなら、計画のタイミングがこれでいいのかを、考えていく必要があります。いつ頃かという目標を示すことによって、このスケジュールも変わってくるのではないかと思います。

座長： 前段のご指摘は、バスの運行事業者の選定というように考えてよろしいですか。載っているのはコンサルタント選定という意味だと思います。

委員： スケジュール内、路線再編・実証実験計画の中の、運行経費、運行事業者等というところから、バス事業者の選定等が出てくるのではないかとということで、お話をさせていただきました。

座長： 運行事業者選定については、多分来年度の検討の中で行うということですか。

ら、国土交通省からの指導、ガイダンス的なものと、市の選定の仕組み等を含めて、どのような事業者をお願いするのかをここで検討しましょうという提案です。ここに関してはもう一度議論するチャンスがあると思います。今回の業者選定の話は、調査を委託する業者についてです。23年度の計画について、何かありますか。

事務局： 計画の策定は、22年度目一杯になると考えています。前倒しできるところはしたいと思っていますが、その後計画を策定し終わった後、様々な諸手続き、市民の方への周知等あり、4月からの運行開始は無理だろうと考えています。夏前くらいには何とか走らせることができればと思います。

座長： 遅くとも今年いっぱいには、計画が作られていないと予算が作れないので、かなりタイトなスケジュールです。市の選定基準において、業者選定を行うという辺りは、よろしいですか。

(意見なし)

ご意見がないようですので、提案のとおりとします。

事務局： 平成22年度豊川市地域公共交通会議予算(案)について説明します。来年度は、国の補助メニューを活用して計画策定を進めていきます。歳入については、最初に豊川市から負担金として豊川市地域公共交通会議に10,147千円振り込まれますが、市から入金された負担金については、事業終了後に国から補助金が入金された後、市に返戻します。国からの補助金については、計画策定及び会議開催費用が補助金対象になることから10,147千円計上しています。この交付金額は、減額される場合があります。残りの歳入については、預金利子として千円雑入として計上していて、合計で20,295千円です。歳出については、業務委託料として10,147千円計上しています。雑費については、市への返戻金10,137千円を計上しています。そして予備費を11千円計上して合計20,295千円です。平成22年度予算の執行については、事務局に一任していただき、国から補助金の交付決定がされ次第、事務局長の専決にて執行していくことを考えています。

座長： 市の負担金分全額補助金が出るかという点、大変厳しいと聞いています。そのため、残り分は市で出してもらうこととなります。予算書について何かありますか。

(意見なし)

座長： では、これはご承認いただいたということにします。

事務局： 議題(4)地域公共交通会議設置要綱等の改正について説明します。来年度から公共交通専門の部署が新たに設置されることになりましたので、来年度からは新たに、市民部地域安心課が担当事務局として実施していきます。それに伴い、「豊川市地域公共交通会議設置要綱」及び「豊川市地域公共交通会議事務処理規程」の事務局に関する文言が変更になります。先ほどの業務委託についてですが、事務処理規程の第23条に随意契約についての事項を定めています。事務局としては、市の業者選定基準に準じて事務処理規定を作成していますので、第23条(2)に該当するものとして、事務局長の専決でもって契約を進めていくことを考えています。

座長： これについて、何かありますか。

(意見なし)

座長： このことについてもご承諾いただいたものとします。

ではその他を、事務局お願いします。

事務局： 国の補助金関係の内容変更について、中部運輸支局さんから説明をお願いします。

委員： 地域公共交通活性化再生総合事業の国からの補助制度に改正がありました。この制度は従来バスや乗り合いタクシーに対する補助制度でしたが、平成 22 年度からは、純粋なタクシーも補助対象になりました。この法律に連動した形で活性化再生総合補助事業にも、タクシーの実証運行などが追加され、補助されるようになります。

座長： ありがとうございます。これについて質問等ありますか。
他にはよろしいですか。

事務局： 豊川市地域公共交通会議事務処理規程の中に専決という事項があります。先ほど担当が説明の中で、事務局一任という言葉を使いましたが、事務処理規程の条文を用いて、事務局長の専決という形で取り扱わせていただきますのでお願いします。

座長： よろしいですか。なければ事務局から連絡があればお願いします。

事務局： 次回の会議は、7月頃を予定しています。正式な日時が決まりましたら、ご案内差上げますのでお願いします。

座長： ありがとうございます。これで、第4回豊川市地域公共交通会議を終わります。
どうもありがとうございました。

(会議終了)