

第 10 回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日 時：平成 23 年 6 月 24 日（金）
午前 9 時 30 分～午前 11 時 45 分
- 2 場 所：勤労福祉会館 視聴覚室
- 3 出席者：戸田智雄委員（愛知県地域振興部交通対策課 崎下雅司代理出席）
村松哲二委員（豊鉄バス株式会社 富安隆徳代理出席）
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）
黒崎洋右委員（豊川市連区長会）
小林 進委員（一宮地区区長会）
大場敏夫委員（御津連区）
諸永敬典委員（小坂井連区）
鈴木 至委員（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）
西尾和晴委員（中部運輸局愛知運輸支局）
稲垣光正委員（中部地方整備局名古屋国道事務所 金武昌樹代理出席）
村田裕昭委員（愛知県東三河建設事務所）
栗名利幸委員（愛知県豊川警察署）
伊豆原浩二委員（名古屋産業大学）
竹下一正委員（市市民部長）
竹本和男委員（市建設部長）
- 4 欠席者：山脇委員 渡辺委員 長坂委員 廣島委員 田口委員
- 5 事務局：近藤市民部次長、飛田地域安心課長、大高課長補佐、黒田係長、杉下主任、梅田
- 6 オブザーバー： 鈴木信明（豊橋市都市計画課）
居澤正典（新城市行政課）
定盛幸男（音羽地域公共交通運営協議会）
山口恵三（御津地域路線運営協議会）
- 7 傍聴人：1 人
- 8 次 第
 - (1) 協議事項
 - ア 豊鉄バス新豊線及び豊川線のゾーン制運賃導入について
 - イ 平成 22 年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出決算及び平成 23 年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出予算(案)について
 - ウ 基幹路線及び地域路線の実証運行計画(案)について
 - ・運行事業者選定結果
 - ・既存路線について
 - エ 生活交通ネットワーク計画(地域内フィーダー系統確保維持計画)について
 - (2) その他

9 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、よろしくお願ひします。本日は会長の山脇市長、豊橋技術科学大学の廣島委員、音羽連区の渡辺委員、愛知県交通運輸産業労働組合協議会の長坂委員、豊川市健康福祉部の田口委員が欠席されています。愛知県の戸田委員の代理として崎下様、豊鉄バス株式会社の村松委員の代理として富安様、中部地方整備局名古屋国道事務所の稲垣委員の代理として金武様に出席いただいております。本日の会議には豊橋市都市計画課の鈴木様、新城市行政課の居澤様、音羽地域公共交通運営協議会会長の定盛様、御津地域路線運営協議会会長の山口様にオブザーバーとして参加をいただいております。

会に先立ちまして、本来ならば会長である山脇市長から一言ご挨拶させていただくところですが、本日は別の公務により欠席しております。これより第10回豊川市地域公共交通会議を開催します。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を指名します。本日は、金武さんが代理ですが、中部地方整備局名古屋国道事務所の稲垣委員と、一宮地区区長会の小林委員にお願ひします。

次第に沿って会議を進めます。協議事項の1つ目、豊鉄バス新豊線及び豊川線のゾーン制運賃導入について事務局から説明をお願いします。

事務局： 協議事項1「豊鉄バス新豊線・豊川線のゾーン制運賃導入について」説明します。基幹路線は、ゾーン制運賃の導入を予定していますが、それに関連して、豊鉄バス新豊線、豊川線についても、基幹路線と同じサービス水準を利用者に提供し利用者の増加を図ることを目的に、豊鉄バス(株)始め関係機関と協議を行ってきました。新豊線・豊川線について、基幹路線の実証運行開始に合わせ、豊川市内の利用料金にゾーン制運賃を導入することを提案します。ゾーンの分け方は、基幹路線と同様に豊川体育館前を境界として豊川体育館前まで乗車した場合は運賃200円、豊川体育館前を越えて乗車した場合は100円加算され、運賃300円となります。運賃改定日は、10月1日の予定です。今回は、他の路線との乗継割引は行わず、新豊線から基幹路線又は地域路線との乗継については、別途乗継いだ先の路線の料金を支払うこととなります。ゾーン制運賃を導入することにより運賃収入が減少した場合は、豊川市が負担を行います。以上です。

座長： 豊橋市と新城市からオブザーバーとしてご参加いただいておりますが、いかがですか。

オブザーバー(豊橋市)：

豊川市さんと協議させていただき、豊川線と新豊線のゾーン制導入については異存ありませんが、まだ不透明な部分もあるので、その辺りを検討していただければ問題ないと思います。

オブザーバー(新城市)：

新豊線のゾーン制運賃導入について、事前に豊川市さんから説明をいただき、新城市としても今回の提案に異存ありません。ゾーン制運賃の導入によって利用者数が増えることを期待しており、新城市においてもPRや利用促進策に努めていきます。

座長： 新城市さんは既にゾーン制を導入されていますが、市民の反応はどうですか。

オブザーバー(新城市)：

作手線をゾーン制にし、それまで利用が無かった高校生の通学利用、通勤に使う方も出てきました。利用者は35%増加していますが、料金を下げたことで、収入は減っています。

ゾーン制導入前後の利用者数が同数ですと、収入が48%落ちるという試算の中で、当初は25%の利用者増を見込んでいましたが、35%増となり、市民の方からは歓迎をされていると感じています。

座長： このことについて、運行事業者としてご発言はありますか。

委員： ゾーン制について、当初よりどのような対応ができるのか議論してきました。同じ市の中に2つの料金制度があるということは利用者にとってわかりにくいということもありますし、作手線の例もあり、利用者が増えてくるという意味では、マイカーから公共交通へ乗換えるということも期待できると思い、減収もあるかと思いますが、反対に全く増収がないわけではないと判断し、今回の申し出に了解しました。

委員： 短距離区間ではゾーン制を導入することで逆に値上げとなってしまう、現在の利用者から様々な意見も出てくるとは思いますが、調整や対策はされていますか。

事務局： 市民アンケート等で、料金体系が複雑でわかりづらいという意見が多くあったことや、減少し続けている新豊線の乗車人数を増やすために、ゾーン制の検討に至りました。新豊線利用者の多くは長距離利用のため、ゾーン制により、他の基幹路線と同じとし、わかりやすい方がいいのではないかとことです。地域の方には、説明会でもゾーン制について説明していますが、実証運行中にまた様々なご意見をいただきたいと思います。ただ、市としては、なるべく基幹路線、地域路線、広域路線が、同じわかりやすい料金体系で始めたいと思います。ゾーン制導入によって収入が減った分については、責任もって豊川市が負担するという事で現在調整中です。計算式や方法については、今後も調整を詰めさせていただき、会議に出していきたいと思えます。

座長： 運賃が高くなる区間の利用者がどの程度いるか把握していますか。

事務局： 短距離区間で乗られる方は、乗降量調査等を見ると1日10人位の人数が該当しています。高校生が100円区間の豊川駅から豊川高校まで雨の日などに使うことがあり、こちらについてはゾーン制になる前に学校へPRする予定です。

座長： 減収か増収かは、どのくらいの期間で見るとによって変わってきます。赤字であっても、増収になった市町もあります。すぐに需要が増える訳ではなく、徐々に増えていくと考えると、今後のステップをどうするか考えていかなくてははいけません。

委員： 地域公共交通会議では、市町ごとにそれぞれの地区のバス路線の利便性を上げて維持していくための議論をしていただいています。路線を周りの市町全体で考えて議論する場を設けていただくと、利用者みなさんの見方が変わってくるのではないかと思います。積極的に参画し情報交換をしていただき、今後の展望につなげていけるようなことを考えていただけるとありがたいです。

座長： 行政からのメッセージ発信は当たり前ですが、市民にどれだけわかっていただけたか調べることも大切です。今回の実証運行は10月1日からの予定で、年度途中の切替ですので、利用者数の増減や利用者層の変化を把握し、市民に情報を出していくことが必要です。単純に増収、減収という結果ではなく、どういう方が、どういう形で使い、どういう評価をいただいているのかを聞き、他の地域の情報も取り入れて、PDCAを回しながら、よりよいものとなるようにお願いします。他にいかがですか。それでは、ゾーン制運賃導入についてご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： それではご承認いただいたということにいたします。

続いて協議事項2、平成22年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出決算及び平成23年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出予算(案)についてお願いします。

事務局： 協議事項2「平成22年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出決算及び平成23年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出予算(案)」について説明します。平成22年度の歳入として、負担金は、豊川市から10,147千円、国庫補助金についても、国から3,800千円振り込まれています。雑入は、預金利子として1,830円の収入でした。合計で歳入は13,948,830円です。歳出は、委託料として9,639千円支出しています。補助金は各地域協議会に対して124千円支出しています。雑費の繰出金について、国庫補助金として収入のあった3,800千円を、市に負担金の返戻金として支出しています。予備費の支出はありませんでした。支出額の合計は13,563千円で、収入済額から支出済額を差し引いた残額385,830円は、平成23年度豊川市地域公共交通会議予算に繰越し、平成23年度に市へ返戻します。平成23年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出予算(案)について説明します。歳入は、今年度も豊川市から負担金として地域公共交通会議に124,165千円支払いがあり、この額を用いて事業を進めます。国庫補助金について、新しい補助制度では、運行事業者に補助金が交付されますので、今年度は0円です。繰越金については、平成22年度の残金385,830円を計上しています。雑入は、基幹路線のバス車両に広告を掲示して手数料をいただくことを考えており、広告料収入として526千円計上しています。預金利子で1千円計上し、平成23年度歳入の合計は125,078千円です。歳出は、委託料として6,546千円、負担金として54,535千円、補助金は、200千円計上しています。備品購入費は24,400千円、消耗品費は300千円、印刷製本費は2,184千円、工事請負費36,000千円計上しています。雑費の繰出金については、前年度からの繰越金386千円と広告料収入などの雑入527千円の合計913千円を豊川市に返戻するものとして計上しています。平成23年度の歳出額は125,078千円です。委託料、地域協議会への補助金、備品購入費や消耗品費の、年度当初に必要とする事務局費の一部については、事務局長の専決にて執行させていただきました。今後も事業周知や、利用促進に繋がるイベントや事業を行う際に必要とする経費など、平成23年度予算の執行については、事務局に一任していただき、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： ただいまの説明に関して何かございますか。それでは、皆様ご承認いただいたということによろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

座長： それではご承認いただいたことにいたします。

次に、基幹路線及び地域路線の実証運行計画(案)について事務局お願いします。

事務局： 協議事項3「基幹路線及び地域路線の実証運行計画(案)」について説明します。運行事業者の公募を行い、各公募単位につき1社ずつ応募がありました。しかし、運行業務仕様書に記載する豊川国府線の運行本数について、前回会議時には運行本数を6本としていましたが、その後7本に変更し公募を行ったことにより、応募事業者からの見積金額に誤りが生じ、応募事業者の1社から提出書類訂正の申し出がありました。本来ならば、会議で示した内容で公表することが必要でしたが、こちらの判断により修正し公表したことから誤りが生じたものでしたので、事務局から選定委員の皆様にご説明し、応募事業者から書類の再提出を受付けることの承認をいただき、再提出された書類に基づいて、評価していただきました。その結果、基幹路線の豊川国府線は豊鉄バス(株)、その他の路線は、豊鉄タクシー(株)を選定しました。今後、運行事業者と運行ダイヤの細部の調整、関係機関とバス

停設置についての協議を継続し、10月1日からの実証運行を目指して手続等を進めます。今回の路線図を基にした市の面積と人口に対するカバー率は、バス停を中心に半径300mで計算すると、面積カバー率は、現状19%から26%に、人口については、現状26%から38%となります。半径500mでは、面積については、現状37%から46%に、人口については、現状44%から61%カバーできることとなります。路線全体に関わるサービス水準について、基幹路線の運行ダイヤのイメージ図の中で、豊川国府線の運行本数を7本としています。四角の枠を点線で結んでいる部分が、乗継などのポイントになる部分です。ダイヤについては、今後、運行事業者などと協議・調整を必要とし、多少のずれが生じる可能性があるため、イメージとしていますが、これを基に詳細を決定し運行します。料金体系について、一宮線を除く基幹路線は、前回会議と同様、豊川体育館前で市域を東西二つのゾーンに分け、同じ色のゾーン内の利用については、他の基幹路線への乗継が有る無しに関係なく200円、赤から青のゾーン、青から赤のゾーンに移動する場合は、100円加算されます。実証運行開始時においては、一宮線を除く基幹路線同士の乗継については、ゾーン制運賃を採用します。基幹路線から広域路線に乗継ぐ場合は、基幹路線の運賃とは別に、広域路線の利用運賃がかかります。基幹路線と地域路線の乗継について、基幹路線から音羽地区地域路線への乗継は、基幹路線のゾーン制運賃を採用します。基幹路線から御津地区地域路線、または、一宮地区地域路線へ乗継した場合、基幹路線の運賃に、別途、地域路線の利用運賃を支払います。一宮線については、他の路線と乗継いだ場合は、一宮線の利用運賃に、乗継いだ路線の利用運賃が別途かかります。割引料金は、未就学児と同伴者1人に付き1人まで無料、小学生は半額、身体障害者手帳及び療育手帳を所持している方とその付添い1人については半額となります。料金の収受方法等については調整中です。路線ごとの運行内容ですが、豊川国府線の運行は豊鉄バス(株)が行い、運行ルートは、豊川駅前と国府駅を結び、主な経由地としては、豊川市役所前、保健センター、文化会館、八幡駅で、片道延長は、10.5km、所要時間は約40分です。豊川養護学校には、登下校の時間帯に運行を行い、国府駅～豊川養護学校までの片道延長は2.7km、所要時間約10分です。運行時間帯は、7:30～20:00、車両・運行本数は小型バス1台で豊川駅と国府駅間が1日7本、豊川養護学校には1日3本運行します。バス停数は、豊川駅前から国府駅間で20箇所、国府駅と豊川養護学校間で5箇所の設置になります。他のバス路線との乗継可能な主なバス停は、豊川駅前、豊川市役所前、豊川体育館前、国府駅です。今回の内容で運行した場合、利用者数が1日60人見込まれ、収入が2,848千円、運行経費は19,884千円で収支率は14.3%になる計画です。千両三上線について、運行は豊鉄タクシー(株)が行います。ルートは、上千両集会所から豊川駅前、豊川駅東口を経由し、三上地区市民館を結びます。片道延長距離が10.9km、所要時間が約35分、運行時間は、7:30から20:00まで1日6本ジャンボタクシーで運行します。バス停数が18箇所で、豊川駅前バス停で他のバス路線と接続します。利用者数は1日26人見込まれ、収入が1,248千円、運行経費は11,291千円、収支率は11.1%になる計画です。ゆうあいの里小坂井線について、運行は豊鉄タクシー(株)が行います。ルートは、ゆうあいの里、市役所、市民病院、名鉄伊奈駅、JR西小坂井駅を結びます。片道延長距離が14.5km、所要時間が約45分、運行時間は7:30から20:00まで1日5.5本ジャンボタクシーで運行します。バス停数が21箇所で、豊川体育館前バス停、豊川市役所で他の路線との乗継ができます。利用者数は1日28人見込まれ、収入が1,599千円、運行経費は12,620千円、収支率は12.7%になる

計画です。一宮線についてですが、豊鉄バス(株)、一宮地区地域協議会と協議・調整を行った結果、新豊線を補完する路線として、豊川駅前から一宮地区の宮裏まで新豊線と同じルートで走行し、本宮の湯に結ぶルートで、豊鉄バス(株)が運行を行います。片道延長距離が8.6km、所要時間約25分、運行時間は8:30~17:00まで1日4本中型バスで運行します。バス停数は16箇所、豊川駅前から一宮地区の宮裏間のバス停は、新豊線のバス停を共用させていただきます。一宮総合支所、本宮の湯では一宮地区地域路線との接続を行い、豊川駅前では、豊川国府線、千両三上線への乗継が可能です。豊川駅前に到着したのち、豊川線として運行を行います。運賃について、本宮の湯から豊川駅前間は1乗車200円です。利用者数は1日18人見込まれ、収入が788千円、運行経費は8,772千円で収支率は9%となる計画です。音羽線については、グリーンヒル音羽、名鉄名電長沢駅、音羽支所、名鉄国府駅、名鉄八幡駅、豊川市役所を結ぶルートで運行します。国府駅~豊川市役所までは豊川国府線と同じルート、バス停を使用し、豊鉄タクシー(株)が運行を行います。片道延長距離がグリーンヒル音羽から国府駅までが8.9km、所要時間が約30分、市役所直通的系統の場合、片道延長距離17.3km、所要時間約55分です。運行時間は7:30から20:00まで、運行本数は、国府駅止まり、市役所直通的便をそれぞれ1日4本ずつジャンボタクシーで運行します。バス停数は、グリーンヒル音羽から国府駅までが17箇所、市役所までが31箇所です。主に豊川体育館前バス停、豊川市役所で他のバス路線との乗継ができます。利用者数は1日25人見込まれ、収入が1,161千円、運行経費は12,665千円で収支率は9.2%となる計画です。御津線については、あかね児童館、JR愛知御津駅、御津支所、名鉄国府駅、名鉄八幡駅、豊川市役所を結び、国府駅から豊川市役所までは豊川国府線と同じルート、バス停を共用し、豊鉄タクシー(株)が運行を行います。片道延長距離があかね児童館から国府駅までが5.8km、所要時間が約20分、市役所直通的系統の場合、片道延長距離14.2km、所要時間約45分となります。運行時間は7:30から20:00、運行本数は、国府駅止まり、市役所直通的便をそれぞれ1日4本ずつジャンボタクシーで運行します。バス停数は、あかね児童館から国府駅までが10箇所、市役所までが24箇所です。主に豊川体育館前バス停、豊川市役所で他のバス路線との乗継ができます。利用者数は1日20人見込まれ、収入が963千円、運行経費は12,478千円で収支率は7.7%となる計画です。音羽地区地域路線については、赤坂台地区と大林地区を起終点とし、赤坂台市民館、名鉄名電赤坂駅、音羽支所、萩市民館を結ぶルートで豊鉄タクシー(株)が運行を行います。片道延長距離が往復の平均値で11.8km、所要時間が約65分です。運行時間は7:30から18:30まで、運行本数は1日7~8本ジャンボタクシーで運行します。運賃は1乗車200円とし、基幹路線と同様の運賃を採用するものとします。バス停数は20箇所、基幹路線の音羽線とは、音羽支所、ひまわり農協音羽で乗継ぎできます。利用者数は1日25人を見込み、収入が1,800千円、運行経費は10,605千円、収支率は17%を見込む計画です。御津地区地域路線は、愛知御津駅を中心に5コース設定しました。運行時間は7:30から17:00、運行日は東コースが火・木・土曜日に1日6本、西コースのうちピンク色のコースが月~金曜日に1日1本、青色・黄色のコースが月・水・金曜日に1日6本ジャンボタクシーで豊鉄タクシー(株)が運行します。延長距離の合計は約45キロ、所要時間約160分、バス停数は35箇所、基幹路線の御津線とは、あかね児童館、御津支所、愛知御津駅、クックマート国府店で乗継できます。運賃は1乗車100円とし、基幹路線への乗継は、初乗の料金200円を支払って乗車することになります。利用者数は1日50人を見込み、収入

が1,300千円、運行経費は8,601千円、収支率は15.1%を見込む計画です。一宮地区地域路線は、本宮の湯を起終点とし2ルートを設定しました。JR東上駅、一宮総合支所、JR江島駅を経由する東回りのルート、JR三河一宮駅、一宮総合支所、JR長山駅を経由する西回りのルートで、豊鉄タクシー(株)がジャンボタクシーで運行を行います。延長距離は、東回りが19.4km、所要時間が約55分、西回りが延長距離22km、所要時間約60分です。運行時間は9:00から18:00まで、運行本数は1日4本ずつ、火・水・木・土曜日に運行します。バス停数は、38箇所です。基幹路線の一宮線とは、いかまい館及び一宮総合支所で、豊鉄バス新豊線とは、一宮総合支所で乗継できます。運賃は1乗車100円とし、一宮線、新豊線への乗継は、初乗料金200円を支払って乗車することになります。利用者数は1日33人を見込み、収入が940千円、運行経費は6,241千円で収支率は15.1%を見込む計画です。本日は、各地区の運営協議会の代表者の方に出席いただいていますので、検討の経緯などについて、お話をいただきます。

オブザーバー(音羽地域公共交通運営協議会):

音羽地区の4町内会のうち、長沢と赤坂は基幹路線が運行されますが、萩と赤坂台は運行されないということで、それに対応する地域路線を地域で考えてほしいという説明があり、協議会を立ち上げ協議を重ねてきました。新しいバスに変わるということで、地区の役員を通じて住民の声を聞き、話す機会ができたことはありがたかったと思います。今まで日曜日に運行はしていませんでしたが、地元アンケートを行い、かなりの方が日曜日にも運行したほうがいいという結果が出たため、日曜日にも運行することにしました。地域路線の収支率は、現在のコミュニティバスの利用率等を参考にして算定したものですので、日曜日が運行されることにより、これまでよりも利用率が上がるのではないかと期待しています。今回運行される新しい公共交通システムにより、住民の広域的な移動が可能になります。今後基幹路線と地域路線がうまく関わり、利用者が増えることを望んでいます。

オブザーバー(御津地域路線運営協議会):

御津地区では昨年の12月に協議会を立ち上げ、3月には検討項目をまとめるという、非常に短時間での作業でした。その中で基幹路線の方向性が示されず、どうやって基幹路線と接続するのか、作業が未確定のものもあります。現在福祉タクシーが運行していますが、地区内1周に約2時間かかっている状況ですので、これを少しでも短縮するため、西回り、東回りというルートを考えました。収支率等の影響もありますので、運行日の調整をしています。委員の皆さまには、実証運行開始後においても弾力的な判断をしていただきたいとお願い申し上げます。

委員: 一宮地域公共交通運営協議会の委員としてお話をさせていただきます。一宮地域路線検討の基本的な考え方として、現行のいかまい館送迎バスのルートを基本とすること、一宮総合支所、飯田線の各駅を経由地とすること、現行の4路線を集約し2路線とすること、1路線の所要時間を60分以内にする、以上4つを基本に検討を重ねてきました。作成した計画案について、町内会に持ち帰り、住民の意見も聞くなどして修正を行い、最終的な一宮地区地域路線案としてまとめました。今後は利用促進策などの具体的な検討を行い、収支率の達成に向けて努力していきたいと考えています。

事務局: ありがとうございました。現在運行している市委託バス路線の豊川北部線、音羽地区コミュニティバス、御津地区福祉乗合タクシーについてですが、実証運行開始に伴い、今回示した基幹路線及び地域路線の運行内容に切替えます。現在の路線と10月からの運行路線

との路線網の比較を示していますが、実証運行開始後は、点線で示した部分の運行がなくなります。運行ダイヤは、今後運行事業者などと協議・調整を行う中で、イメージ図と多少のずれが生じること、一部のバス停位置については地権者との調整があり、今回示した内容から微修正を必要とする場合があるかもしれませんが、事務局に一任していただきますようお願いいたします。

座 長： 10月1日から運行しようをすると、基本的には本日が最後の会議になります。ただいまの説明について、ご意見ご質問等ございませんか。

委 員： プリオの最寄りバス停は道を挟んだ豊川体育館前ですが、バス停名にプリオの名前を入れることで、広告費等をいただく機会になるのではないかと思います。プリオは土日とも市民の方がみえますし、ベビーカーや車椅子、お年寄のためには、乗り降りが便利である必要があります。例えば隣の市営駐車場にバスが入るようにできたら、雨に濡れずに乗り降りでき、待ち時間も濡れず、施設にも直接入れます。ウィズ豊川では、施設内に設置するバス停ですので、玄関前の屋根がある場所で乗り降りし、ロビー内で待つことができます。同様のシステムをプリオでもできたらと思います。

事務局： 既存の新豊線のバス停をうまく活用し、バス停の環境整備の方で検討していくことを考えています。駐車場内への乗入れは、駐車場内の進行方向の車幅が1台分しかなく、駐車場利用者に不都合が出るということで乗入れはできません。今回9箇所ほどのスーパー等民間施設に、施設内乗入れの相談をさせていただき、その内7箇所位は乗入れのご了解をいただいています。微修正はありますが、最終的にはほぼこれで実証運行に入りますが、1年ごとに見直しを行い、変更をかけていきたいと思っています。現在も市役所や各支所で意見箱を設置していますが、運行開始後様々なご意見が出ると思いますし、23から25年度には乗降客から意見を聞くアンケートを計画しています。それらの意見から、最低限のルールや安全だけは守って見直ししていきたいと思っています。プリオについては今の体育館前のバス停とバス停名を使わせていただきますが、案内の中にプリオ前など副題を付けること等はできると思います。バス停名は、既存の豊鉄バスさんのバス停を利用するため、そちらとの調整が必要です。

座 長： 今後検討するということを約束してもらえればと思います。名称は、近所の方や旧豊川市の方にわかりやすくても、旧町の方にわかりにくくてはいけませんので、どのように伝えていくのか考えてほしいと思います。駐車場の活用については、ただ乗入れすることだけではなく、今ある施設を工夫することで、より便利になるかもしれないというご提案だと思いますが、駐車場の活用法として、駐車マスを外すという考え方もあるので、民間施設とも相談し、様々な角度で検討してください。

委 員： 体育館前の副題として付けるなら、プリオ窓口センターというのが、お年寄りにも旧町の方にもわかりやすいと思います。市の施設名を積極的に入れてほしいと思います。

委 員： フリー乗降で降りる際に意思表示するものとして、ボタンなどは車両に整備されていますか。基幹路線も一部フリー乗降が可能と聞いており、地域路線内はおそらくすべてフリー乗降が可能であると認識していますが、基幹路線はどこがどのようにフリー乗降できるのかをはっきりさせた方がいいのではないかと思います。

事務局： 基本的に基幹路線と地域路線でのフリー乗降は、運行開始時点では考えていません。ただし音羽地区では現在コミュニティバスが走っており、これを音羽の基幹路線と地域路線として引継ぎ再編とするため、今あるフリー乗降は残してほしいという地元の強い要望が

ありました。警察協議の結果、音羽地区の基幹路線の一部と地域路線の一部は可能として進めています。フリー乗降する場合、乗る場合には安全な場所で車両が見え次第、手を挙げるなど意思表示をしていただき、降り際には、あらかじめどの辺りで降りるかを運転手に伝えて、その付近で運転手が安全を確認しながら降ろしており、その形を引き継ぎます。御津地区は、現在フリー乗降ではないので、現時点でフリー乗降が可能かの警察協議は行っていません。利便性を高めるにはフリー乗降も一つの有効な手段だと考えていますが、まずはここから始め、地元要望や路線の状況、警察等の関係機関との協議を重ねながら改善していきたいと思えます。

座長：フリー乗降がある音羽のバス停はどういった位置付けになるのですか。

事務局：フリー乗降区間にもバス停は設置し、バス停位置を基準としたダイヤを組みます。バス停での乗降が基本になりますが、バス停から距離がある方、足が悪い方が安全な場所で乗降できるように、フリー乗降を行います。

座長：現在フリー乗降でどれくらいの方が利用されていますか。

事務局：統計資料はありませんが、多くの方がフリー乗降を利用されている現状はあります。

座長：フリー乗降をきちんと定義しないと危険です。少しでもフリー乗降ができれば、利用が増えるのではないかという意見だと思えますが、フリー乗降が音羽で行われているということが他地区に説明されていますか。安全性が一番大切なことですから、安全な場所というのはいったいどこなのかも説明しないとイケません。多くの方がフリー乗降を利用するようになると、運行が乱れることもあると思えます。先行して音羽地区で行われるなら、良い点、改善点の意見を踏まえた上で、他地区に展開して行ってほしいと思えます。

委員：一宮地区も山間地区が多く、高齢者には大変な負担となるので、安全の確保は当然ですが、フリー乗降できれば利便性が高まり、利用者増を望めるのではないかと思えます。現在のいかまい館送迎バスはフリー乗降ではないですか。

事務局：現在は乗合バスではなく、貸切バスの形式で運行しています。一応バス停は設置していますが、その中で少し自由に乗降できるという形の運用をしており、定時定路線で運行するバスとしては新規になるので、フリー乗降に関して、当初からの採用はできませんでした。音羽は元々行っていましたので、今回提案させていただいています。

委員：一宮地域路線についても今後検討していくと捉えてよろしいですか。

事務局：今後の検討で、できそうな箇所を把握させていただき、その上で警察や運行事業者との協議等も行い、なるべく利用していただけるように改善していきたいと思えます。

座長：現在の一宮のバスは、道路運送法で運行していないため、皆さんがバス停と言っているだけで、法律上のバス停にはなりません。今回は道路運送法上の運行なので、きちんとした協議が必要です。フリー乗降とは何かを整理し、地元の方にも是非ご検討いただき、皆さんで利用しやすいものを作ってほしいと思えます。

委員：フリー乗降で、バス停がないと時刻表はどうなるのですか。

事務局：バス停も時刻表も作ります。その時刻を目安にし、バス停の間の安全な場所で、手を挙げて乗っていただきます。

座長：他にいかがですか。認可申請の面では大丈夫ですか。

委員：警察との協議を進めていただき、道路管理者の意見も伺うこととなっています。地域公共交通会議などで協議されたものは、処理を短縮するというルールもあるので、事務局で責任もって事前確認していただき、申請いただければ対応していきます。

座 長： 収支計画の1日あたりの利用者数は乗継も考えた上での数字ですか。今後評価をしていく時に基準となる大切な数値ですので、算出経緯を整理しておいて下さい。運行計画概要で7時半から運行と書いてあるのに、ダイヤイメージでは8時からになっている箇所が多々ありますし、運行イメージの乗換えは、何分待って乗換えられるのかわかりません。乗換えできるというだけならサービスになりませんので整理をお願いします。先ほどの体育館前のバス停名、フリー乗降の件も含めてご検討いただき、運行計画が出来上がって申請される時に、委員の皆さんには報告していただくことをお願いし、この運行計画をご承認していただけますか。

(異議なしの声あり)

座 長： ただいまご承認いただきましたので、さらなる検討をしていただき、申請前に委員の皆さんに報告をお願いします。

事務局： わかりました。

座 長： 協議事項4生活交通ネットワーク計画について、事務局お願いします。

事務局： 協議事項4「生活交通ネットワーク計画(案)」について説明します。実証運行は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用して実施するため、生活交通ネットワーク計画を策定し、6月中に国に提出することが必要です。目的と必要性については、豊川市地域公共交通総合連携計画を基に示させていただきました。背景と目的については、合併により市域が広がりましたが、市内バス路線は合併前の状態のまま運行されていること、公共交通に対する市民満足度が低く、高齢化社会への対応などのために公共交通の確保・利用促進の必要性が高まっていること、市内のバス利用者の減少に伴う行政負担が増加していることなどの問題に対応するために、市内バス路線を再編し、需要に応じた見直しを行い、市域全体を一体化する公共交通施策を実現することを目的としています。必要性については、豊川市地域公共交通総合連携計画では、基幹路線及び地域路線の実証運行を開始することを記載しています。計画期間は、平成23年10月から平成26年9月までとしています。定量的な目標・効果について、事業の目標として、7個の目標を設定しています。数値目標として、市内を運行するバス路線の利用者数の目標値は年9万人、公共交通の利便性の市民満足度の目標数値は48%、地域主体で検討したバス路線の運行実施地域数は4地区、市内を運行するバス路線の収支率の目標数値は13%を設定しています。事業の効果は、今回、新たな路線の運行による市中心部へのアクセス・利便性の向上が期待されること、公共交通利用者の増加が見込まれること、地域路線の運行による公共交通に対する市民意識の向上や、バス利用勢圏カバー率の向上、効率的な運行を行うことで、バス路線を継続して維持することが見込まれるものと考えています。生活交通ネットワークの構築に向けた路線の役割分担の位置づけ、及び生活交通ネットワークの骨格に記載されている内容については、連携計画から抜粋しています。各路線で役割を分担し、これらの路線を結ぶことにより市内公共交通ネットワークを構築します。運行期間は平成23年10月1日から運行を開始するものとし、必要に応じ改善を行います。平成25年度には、新市民病院の移転を考慮して、路線の見直し等を行う予定です。補助要件の1つに、「国庫補助対象地域間幹線バス系統のフィーダー系統」であることが必要です。本市の場合は、新豊線が補助対象路線となるので、基幹路線の豊川国府線、千両三上線、音羽線、御津線、地域路線の一宮地区地域路線が補助対象路線となります。この補助制度では、補助対象路線を運行する事業者に対し補助金が交付されるので、豊鉄バス(株)、豊鉄タクシー(株)が補助対象事業者

です。費用の総額、負担者及びその負担額については、補助額が決まり次第記載します。以上の内容を中心に豊川市生活交通ネットワーク計画を作成し、運輸局に提出を考えています。本計画は10月1日を実証運行開始日として提出しますが、10月1日から変更になった場合における計画の変更・修正、手続については、事務局に一任していただくことを含めて、ご承認お願いいたします。

座長： 今年度10月1日からの運行を予定している場合は、会議で議論した上で、6月30日までに申請しなくてはなりません。豊川市は地域内フィーダー系統だけですか。

事務局： そうです。地域内フィーダー系路線のみで、今回運行開始する路線の中でも、地域間幹線系統に接続する一部の路線です。地域間幹線系統については、一日あたりの輸送量が要件の基準に満たないため、該当する路線がないという判断をしています。

座長： まだ、生活交通ネットワーク計画に数値が未記入の箇所がありますが、これでよろしいですか。

委員： 国庫補助額が確定していないので、未記入でよいか確認中です。

座長： 本来はすべての数値の記載が必要ですが、現時点では不備の状態です。県及び支局に指示を受けながら、修正資料を作って6月30日までに申請していただくことを条件にご承認いただけたらと思いますが、いかがでしょうか。

(異議なしの声あり)

座長： それでは、生活交通ネットワーク計画はご承認いただいたということにします。

その他について事務局からお願いします。

事務局： 先ほど10月1日の運行開始がずれる場合もあるという話がありましたが、震災の影響で車両の確保がまだ不明確な状況です。今回の会議内容を基本とし、今後様々な手続き、調整に入らせていただきますが、決まり次第、各委員さんにはご報告させていただくということで、事務局に一任していただきますようお願いいたします。

(愛知県より、サイクリングマップ等の説明有)

座長： 他に何かございますか。本日で具体計画に移っていただきますが、お帰りになって気づいた点があれば事務局にご一報いただけたらと思います。

本日はこれで閉会にいたします。ありがとうございました。

(会議終了)