

第43回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：令和元年12月23日（月） 10：00～12：00
- 2 場所：豊川市役所本庁舎31会議室
- 3 出席者：竹本 幸夫 委員（豊川市長）
鈴木 一寛 委員（豊川市福祉部）
鈴木 敏彰 委員（豊川市市民部）
渡邊 重之 委員（愛知県都市整備局 代理出席：石川 貴康 委員）
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 瑛紀子 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）
栢川 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）
松尾 幸二郎 委員（豊橋技術科学大学助教）
- 4 欠席者：清水 敬太 委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
- 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：8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及び取り組み結果等
 - (2) 協議事項
議題1：地域公共交通確保維持改善事業の評価
議題2：豊川市地域公共交通網形成計画及び路線の評価
 - (3) その他
一般バス等の効率的な運行に係る道路運送法の取扱いについて（愛知運輸支局）

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43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。ご了承ください。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が、会長が山脇 実（やまわき みのる）委員より、竹本 幸夫（たけもと ゆきお）委員に変更となりましたので、ご報告申し上げます。

また、愛知県都市整備局交通対策課の渡邊 重之（わたなべ しげゆき）委員の代理として、石川 貴康（いしかわ たかやす）さまにご出席いただいておりますので、ご報告させていただきます。

なお、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、会議の開会にあたり、会長である竹本市長からご挨拶申し上げます。よろしくお願ひいたします。

会 長： 皆様、おはようございます。私は、10月20日付けで豊川市地域公共交通会議の会長に就任しました竹本でございます。

第43回豊川市地域公共交通会議の冒頭にあたりまして、ご挨拶申し上げます。

さて本日は、委員の皆様方におかれましては、年末で何かとご多忙にもかかわらず、ご出席賜りまして誠にありがとうございます。

この交通会議の目的は市民の皆様がいかに利便性の高い、そして効率的な公共交通ネットワークを築き上げることが目的だと思っております。また、委員の皆様のおかげで年々利用者数が増加していると聞いております。

令和2年度は収支率17%の目標年次でもございます。皆様の忌憚のないご意見で少しでも効率的な公共交通会議を作り上げていくということを申し上げまして挨拶とさせていただきます。

なお、次の公務の関係で時間になりましたら退席させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

事務局： 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お願ひいたします。

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、豊川市市民部の鈴木 敏彰（すずき としあき）委員と、豊川市福祉部の鈴木 一寛（すずき かずひろ）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・捺印をよろしくお願ひいたします。

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お願いいたします。

それでは、次第2の報告事項(1)「豊川市コミュニティバスの運行実績及び取り組み結果等」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及び取り組み結果等」について説明しますので、A3版の「第43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、11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ました。

次に、「路線別の月別利用者数の推移」について説明します。

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。資料に記載のとおり4月から11月までの8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。

また、令和元年度は特に一宮線、ハートフル号、本宮線のんほい号が堅調に推移しました。10月に実施した乗降調査の分析が終わっていないため詳細はわかりませんが、「本宮の湯」、「福祉保健センター」、「いかまい館」バス停などで利用者の増加が目立っていましたので、バスで温浴施設へ行く利用者が増加したのではないかと推測しています。

次に、2ページをご覧ください。「1-3 夏休み路線バス探検キャラバン」について説明します。

こちらは、夏休み中にバスと触れ合うことを目的とした子ども向けの体験型イベントを、豊鉄バスさんの全面的なご協力の下、昨年度に続き豊鉄バス植田車庫にて、令和元年8月3日(土)に実施しました。内容については下段の写真のとおりですが、道中のバス車内で、バスに関するクイズやバスの乗り方教室等を行い、保護者も含めて普段経験ができないような色々な体験をしていただきました。

参加人数については、202名の方から申し込みがあり、抽選の結果、最終的に74名の方にご参加いただきました。イベント終了後、家族単位でアンケートにご協力いただき、結果をページの右側のとおりまとめましたので概要について報告します。上から2番目のグラフのとおり、イベントに参加した感想は、「とても楽しかった」と「まあまあ楽しかった」を合わせて100%を占めていて、全体として楽しんでもらえた結果となっていました。

また、上から4番目のグラフのとおり、現在のバスの利用状況については「年に数回利用する」と「ほとんど利用しない」の回答が96%を占めていましたが、下段2つのグラフのとおり、バスへの関心が高まり、バスを利用しようと思うという好意的な回答が多く得られ、事務局としては本事業の目的は達成できたと思いますので、来年度も引き続き豊鉄バスさんのご協力をいただきながら本事業を実施していきたいと考えています。

次に、3ページをご覧ください。「1-4 夏休み小学生50円バス」について説明します。こちらの取り組みは、平成24年度からの継続事業となっており、運行事業者にご協力いただきながら、東三河地域8市町村で連携し、夏休み期間中、小学生の運賃を片道一

律50円とするキャンペーンとなっています。

下段の表をご覧ください。今年度は新たな取り組みとして、対象期間中にバスを利用した小学生には抽選でプレゼントがもらえる整理券ラリーを実施しましたが、利用者合計は延べ255人で、前年度比89.2%と減少しました。東三河全体でも平成28年度以前と比較すると低迷した状況が続いていますので、豊橋市を中心メンバーとした50円バス実行委員会で対策の検討をいきたいと考えています。

次に、4ページをご覧ください。「1-5 豊川市コミュニティバス体験乗車会及び乗り方教室」について説明します。令和元年10月13日（日）に開催された第35回「葵まつり」において、豊鉄（ほうてつ）タクシーさんのご協力のもと、バス体験乗車会を実施し、大勢の来場者に乗車いただきました。

例年「葵まつり」では、子ども向けにバスの塗り絵や風船の配布、大人向けにポケット時刻表の配布などを実施してきましたが、本年度は「葵まつり」の地元である小坂井地区を実際に運行する「ゆうあいの里小坂井線」のバス車両を使用して体験乗車会を実施しました。

続いて、4ページ右側をご覧ください。令和元年11月20日（金）、本年度からの新規事業として、本日ご出席の大林委員にご協力いただき、音羽地域公共交通運営協議会にて少人数を対象としたコミュニティバスの乗り方教室を実施しました。乗り方教室は、「ジャンボタクシーの乗車方法についての講義」、「ワークショップ形式でのマイ時刻表の作成」、「ジャンボタクシーの体験乗車」の3部構成で実施し、大変好評でした。しかし、ワークショップや体験乗車を通して、乗継券がある場合の運賃体系がわかりづらいという課題が見つかりましたので、令和3年10月からの路線やサービス水準の見直しにあたって整理していきたいと考えています。また、資料への掲載が間に合いませんでしたが、先週12月18日（水）には、本日ご出席の美馬委員にご協力をいただき、御津地区の老人クラブの方を対象とした乗り方教室を実施しました。今年度は、本日ご出席の委員の皆さまとも引き続きご相談させていただきながら試験的に実施し、来年度には「豊川市生涯学習まちづくり出前講座」のメニューに加え、随時開催できる体制にしていきたいと考えています。

次に、5ページをご覧ください。「1-6 豊川市コミュニティバスの運行車両更新」について説明します。

第40回会議及び第42回会議にて協議したとおり、豊川市コミュニティバスで使用しているジャンボタクシーは、平成23年11月の導入以降8年が経過し、走行距離は40万kmを超え、老朽化による故障も目立ってきたため、令和3年末頃までに年3台ペースで車両を更新していきます。今年度は資料に記載のとおり3台更新しましたが、利用者からは、従来の横向きシートと比較して座り心地は良くなったものの、通路が狭くなったという声をいただいています。

次に、6ページをご覧ください。「1-7 睦美・三上デマンドタクシー実証実験運行」について説明します。

第41回会議及び第42回会議にて協議したとおり、令和元年10月1日（火）から睦美・三上デマンドタクシー実証実験運行を開始しました。資料のとおり、11月末までの利用者登録数は45人、合計利用者数は17人となっており、利用は低迷しています。

これまでの会議の中で説明のとおり、今回の実証実験運行は、本市におけるデマンドタ

クシー導入の可能性について調査することを目的とするものであり、令和2年3月までの半年間でいったん打ち切りますが、十分な量のデータを収集するため、地元町内会の集會等で利用を呼び掛けていきたいと考えています。

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： デマンドタクシーの実証実験の登録者数が45人で利用者数が17人とあるが、実際にデータを見ると利用者は牧野西公園が圧倒的に多く、実際の人数としては45人のうち何人ご利用になっているのですか。特定の方しかご利用になっていないように見えるが、その点はいかがでしょうか。

事務局： ご指摘のとおり、実利用人数は3名で、特に11月は全てお1人の方の利用になっています。ただ、牧野西公園に関しては、千両三上線から外れたルートでございますので、新しい需要は取りこめたと感じていますが、なにぶん1人なので改善していかなければならないと考えております。

委員： 関連して、これからもう少し周知等をさらにしていくと思いますが、今の登録者数が45人というのが頭打ちぐらいの数値なのでしょうか、そこを上げられるのでしょうか。また、45人のうち3名の利用ということではありますが、45人の中をもう少し上げられる可能性はあるのかを伺いたいと思います。

事務局： まず45人という登録者数については、三上・睦美の人口が約6,000人強でありますので、割合でいくと0.75%の登録者数ということになります。豊橋市で似たようなデマンドの運行事例がありますが、そちらの利用登録率は人口の5～6%位ということですので、比較すると低い数値であると捉えています。ただ、豊橋市の場合も時間をかけて口コミで広がっていき、今の状態に至っているということですので、今回の半年の運行では妥当であると思いつつも少ないと感じています。登録者45人に対する利用促進に関しては、せっかく登録いただいており、登録時に今すぐにでも利用したいと言っている方もいましたので、個別にアプローチしていきたいと考えております。

委員： 10月～11月の期間に、地区の方や利用者の方のご意見を聞いていますか。

事務局： この期間中に関しましては、ご意見を聞いておりません。実証実験であるのでまず生データを拾ったという気持ちもあり様子を見ていましたが、このままでは利用者の声を伺えないので来月連区長会にアポイントを取りたいと検討しており、何か利用促進策がないかなどなどの話し合いをしていきたいと思っております。

委員： 利用者数が少ない原因に思い当たる事はありますか。

事務局： 思い当たることは、周知不足と考えています。

委員： 周知不足はいかかなものかと思えます。始まる前から町内会には呼びかけはあったはずであります。今になって周知不足とはどうでしょうか。これからはしっかりと周知の徹底を図ることをしていただく必要がありますが自信はおありですか。

事務局： 正直に言うと、自信はありません。デマンド交通を実施してみて、どれぐらいの方に利用していただけるのかというところは、コミュニティバスにもいえませんが、年月の経過や口コミが大きいと思っています。この半年の中で利用していただけるのか、または本当に利用ニーズがないのかがまだ分かりませんので、できることは行いたいと思っています。

委員： 「微増」であれば望みが持てますが、減っている現状の中で45名の方が登録をされているわけでありまして、せめて登録をされた方たちに利用していただけない理由や意見を

聞き取る必要はあると思います。

事務局： ご指摘のとおりと思います。実験終了後には登録者の方にアンケートをとり、原因を分析していきたいと考えています。

委員： 実験終了後にはアンケートということではありますが、終了前には何か手を打っていただきたいです。

座長： 他にいかがですか。

委員： 4ページのコミュニティバスの乗り方教室について、委員の中から紹介していただき、各地区で乗り方教室を実施したと伺いました。音羽地区と御津地区の報告を聞きましたが、マイ時刻表作成などの講座はとても良いことと思いますので、この講座をさらに広めてほしいです。社会福祉協議会さんが福祉委員さんを対象に免許の返納講座を開催し、生涯学習の色々な講座も開催されていますので、そういった講座の中に乗り方教室を取り入れて拡げていくという考え方でよろしいですか。

事務局： 今年度は豊川市では初めて実施するというので、試験的にご紹介いただいて実施しているところであります。ご意見のとおり、来年度については豊川市生涯学習出前講座の方のメニューに加えて実施していきたいと考えています。免許返納講座とのコラボも良いご意見であるので検討していきたいです。

委員： 先ほどのデマンドの話で自信があまりないと言っていましたが、自信は持ってやっていただいた方が良くと思います。実証実験でありますので、最初は周知をせずに生のデータを知るためのフェーズだったと考えており、その結果が少なかったのも、次は周知をしてみても需要があるのかどうかを勘案するフェーズであり、そこまでが実証実験であるので取り組まなければいけないと思います。その時にかなり本気でやらないと実証実験の意味がないので、本気でやったら出来たのか、本気でやっても出来なかったのかというところが大事だと思いますので、よろしく願いいたします。

座長： ご意見として参考にさせていただきたいです。今のデマンドタクシーの45名という登録者の年齢構成はわかりますか。

事務局： 登録者は、中学生や大学生など若い方もいます。構成としては中間年齢の方はおらず、若い方と高齢者であります。

座長： 若い方はあまりタクシーに乗るとい方は少ないのかもしれませんが。高齢者の方にとっては贅沢なイメージがついてしまっているのだらうと思います。その中でさらに登録者数を増やしていくのか、45人の中から利用者を増やして行くのかという2つの方策がありますので、それを検討してほしいです。また、行きは良くて帰りはどうするのかというデマンドの問題点もあります。帰りが予約できないならば、行きも予約できなくなってしまう。実証実験でありますので、何をするのか誰にどのような利用を促すのかを見つける必要があります。需要の有無も重要であります。そういったプロセスの部分をこれから考えなければいけません。アンケートの内容も具体的に投げかけると気付くこともありますので、そういうやり取りをしていかないといけないので努力していただきたいです。

他にご意見がなければ報告事項としてご理解いただきたいと思います。今回の受けた内容を地元に戻った時には是非共有していただきたいです。

続きまして、協議事項(1)「地域公共交通確保維持改善事業の評価」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局： 続きまして、会議資料9ページと10ページをご覧ください。協議事項（1）「地域公共交通確保維持改善事業の評価について」説明します。

「2-1 地域内フィーダー系統の評価」についてですが、現在、コミュニティバスの一部の路線については、国の補助メニューである「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」制度を活用し、国庫補助金の交付を受けて運行しています。国の実施要領では、地域公共交通会議において、補助対象路線に関するこれまでの事業の実施状況等を確認して「事業評価」を行い、評価結果を中部運輸局に報告することになっています。今回事務局において、所定の様式を用いて補助対象路線の運行事業に対する評価案を作成しましたので、委員の皆様には内容をご確認いただき、ご意見などがあればいただきたく思います。いただいたご意見等を踏まえ、中部運輸局愛知運輸支局に令和2年1月22日までに提出させていただきます。

なお、ただいま説明させていただいた評価案が記載された所定の様式には、全国共通の様式と、中部運輸局が独自に作成した中部様式の2種類があり、この両方を作成して提出させていただきます。資料9ページと10ページの表は全国共通の様式の方となりますが、記載内容は、中部様式の内容と基本的には同じとなっていますので、わかりやすい中部様式を用いて説明します。A4版の別添「令和元年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要」をご覧ください。

まず、中部様式の構成について説明します。1ページから7ページまでが、1ページ右上にも記載していますが、「中部様式1」となっていて、こちらでは「生活交通確保維持改善計画」に基づき、適切にバスが運行され、公共交通網が形成されているのかということ、PDCAサイクルに則り、評価対象期間において実施した取り組みと結果について自己評価する内容となっています。なお、特に4ページから7ページに記載している内容は、次の「協議事項（2）豊川市地域公共交通網形成計画及び路線の評価」のポイントをまとめたものとなっていますので、詳細については次の協議事項（2）で説明します。

次に8ページから10ページですが、こちらは8ページ右上にも記載しているとおり、「中部様式2」となっていて、昨年度の自己評価に基づいて国の第三者評価委員会からいただいた事業評価結果を基に、その反映状況や今後の対応方針などを記載するとともに、評価期間中、特に頑張った取り組みについて記載しています。なお、「中部様式2」の記載内容については、「中部様式1」とも重複しますので、「中部様式1」を基に説明します。

それでは、別添資料2ページをご覧ください。こちらは、PDCAサイクルでいうPの「プラン・計画」に相当する部分となっていて、本協議会が目指す地域公共交通の姿を、本市の公共交通の基本計画である「豊川市地域公共交通網形成計画」から抜粋し、「地域の特性」と「基本方針」を記載しています。

次に、3ページをご覧ください。こちらは、PDCAサイクルでいうDの「ドゥー・実施内容」に相当する部分となっていて、評価対象期間における取組内容を抜粋し、ページ左側には、利用促進策として「標準的なバス情報フォーマット作成」、「夏休み路線バス探検キャラバン」を始めとした地域間幹線の利用促進にも取り組んだことなどを記載しています。また、ページ右側には、次期形成計画策定のために、既存バス路線をデマンドタクシーに転換した場合の収支シミュレーションや、デマンドタクシー実証実験運行を実施したことなどを記載しています。

続いてページをめくっていただき、4ページと5ページが、PDCAサイクルでいうCの「チェック・評価」に相当する部分となっていて、4ページ上段には評価の考え方や評価スケジュールを記載しています。次に、4ページ下段から5ページにかけては、目標の達成状況について、形成計画で掲げる数値目標を全体と路線別で評価し、その多くが未達であるものの、コミュニティバス全体の利用者数としては着実に増加しているということを記載しています。

続きまして6ページをご覧ください。まず上段ですが、こちらでは昨年実施したアンケート調査に基づき、路線ネットワーク全体を評価し、概ね現在のバス路線と移動ニーズが一致していることを確認する内容となっています。次に下段ですが、中学校区ごとに、市民・地域・利用者の視点で評価し、特に市中心部以外の中学校区における「運行本数」や「乗継利便性」に対する不満と、税金負担の考え方について確認する内容となっています。

次に7ページをご覧ください。PDCAサイクルでいうAの「アクション・改善」に相当する部分になっていて、自己評価から得られた課題と対応方針について、市内バス路線網の骨格を維持しつつ、主に路線ごとのデータに基づいて、現行の予算の範囲内で豊鉄バスと市コミュニティバスの並走解消や利用率の低い区間の減便、廃止を含めた路線の見直しを検討していくということを記載しています。

続きましてA3の公共交通会議資料に戻っていただきまして、資料11ページをご覧ください。

「2-3 地域間幹線系統の評価」について説明します。

先ほど、豊川市コミュニティバスの一部の路線について、国の補助金を活用して運行していると説明しましたが、複数市町村にまたがる広域的なバス路線で一定の基準を満たす路線についても、国・県の補助金を活用できるメニューがあり、豊鉄バスが運行する豊橋駅・豊川市民病院・豊川駅・新城富永を結ぶ「新豊線」及び豊橋駅、豊川市民病院や豊川駅を結ぶ「豊川線」の主要な系統は、国・県の補助金を活用して運行されています。なお、補助金の活用にあたっては、運行事業者である豊鉄バスと沿線市が連携して自己評価を行い、愛知県都市整備局交通対策課が事務局となっている愛知県バス対策協議会での協議を経て国へ提出されます。この制度は以前から活用していますが、広域的な路線についても、沿線市町の地域公共交通会議において協議または報告をすることになっていますので、所定の様式から抜粋して説明します。

ページ左側をご覧ください。これらは豊鉄バス新豊線・豊川線の主要な系統の路線図で、接続する各市のコミュニティバス路線なども記載されています。

続きまして、ページ右側をご覧ください。

(1)の目標の達成状況ですが、豊鉄バスでは2年前の利用者数実績に1%上乗せした数字を系統ごとの目標として掲げており、豊川線のうち、豊川市民病院を経由する系統だけは目標を下回ったものの、その他の系統では目標を上回りました。

次に、(2)令和元年度の取り組み状況ですが、運行事業者では独自に市内沿線住民に向けて地域密着型の時刻表を作成・配布するなど、利用促進に取り組みました。一方、豊川市では、平成29年10月に改訂した「豊川市バスマップ」に、豊鉄バスの時刻表を継続掲載した他、グーグル等で時刻表検索ができるようデータ作成を進めるなどして利用促進に取り組みました。

次に、(3) 今後の課題ですが、運行事業者では、沿線の地元住民への情報提供の充実を課題としています。また豊川市では、交通系ICやバスロケーションシステム導入などによる若い層へのアプローチを通じた利用者層の拡大を課題としています。

以上で、協議事項(1)「地域公共交通確保維持改善事業の評価について」の説明を終わりますが、本日から事業評価書提出までの中部運輸局、愛知運輸支局との記載内容の調整及び国への提出などについては、事務局に一任していただくことを含めて、ご承認のほどよろしくお願いします。

座長： 国へ来月22日までにこの自己評価書を提出します。2月の中旬に第三者評価委員会があり、そこで色々な議論がされます。今日皆さんにご意見をいただいた上で提出していきたいと思います。

委員： チェックの5ページについて、利用者が年々増加しているということで、目標がかなり高めではありますので、利用人数全体の達成度では75%となっています。形成計画を見ると、年々目標も増加させています。利用者数は増加しており頑張っています。もともと差があるため中々差が縮まりませんが、自治体によっては単純にその目標を達成できたかではなく、毎年何%ずつ延ばしていくという目標を掲げているところもあります。その意味では絶対数としては足りませんが、頑張っていて増やしているという部分においては評価できるので、そのあたりをもう少しアピールしても良いのではないかと感じました。

事務局： 今いただいたご意見を参考に支局とも調整したいと思います。もう少しアピールする事を検討します。

座長： 9ページの評価で一番右の欄に評価の改善点を記載する場所があります。これがAやBの評価が全て一緒になっていますがAと評価したものの改善点、Bと評価したものの改善点はそれぞれ分けて記載した方が良いと思います。評価別にそれぞれの方向性を分けて整理しておきませんか、「具体的に何をやるのですか」と問われた時に回答できないということに成りかねません。それは中部様式の4～6ページのチェックと、次のアクションで対応方針が書いてありますので、ここをもう少し具体的な形にすると良いと思います。減便や廃止という方向性も、ただ「利用が少ない」という理由だけではなく、原因をしっかりと追求する必要があります。その結果から減便や廃止という方策はあり得るのかもしれませんが。この文章を見ると、もう減便して廃止するというようにとれてしまいます。先ほどの報告事項でもあったように、地域の皆さんのもとで講座等を開き、議論をした上で検討をしていただきたいです。そういうストーリーを組まないといけません。プロセスが重要であります。中部様式を作っている理由は、これを読むと市民の方にも理解していただけるということでもあります。もちろん、第三者評価委員会に出すものでもあります。豊川市の公共交通に対する考え方が市民の方々に分かっていただけの資料にしてほしいです。文章も難しい文章はやめて、なるべく優しい言い回しにして、太い大きな字で構成するように指示が出ています。市民の方々が目を通した時に疑問点になるべく無いような内容にしていきたいです。そういった意味では、委員の方々は市民の代表として目を通していただきたいです。

委員： 11ページの新豊線・豊川線の評価の部分で、豊川線の豊橋駅前～豊川市民病院～豊川駅前の路線はB1の評価で、他の2路線はA評価になっていますが、似たような路線でB1評価になってしまうのはどのような理由がありますか。

事務局： 豊川線は3系統ありますが、補助を受けていない豊川体育館前止まりの系統もあります。

これはまとめて考えるべき路線として認識しています。しかし、補助を受けるためには系統ごとに考える必要があるため分けている状況です。豊川線の4系統を合計すると微減ということになります。そのあたりをチェックする必要が出てくると思っています。

座長： これは路線・系統ごとに実績として整理しますので、路線ごとに割り振っていきますと、ちょっとした数字のあやが出てしまうことがあります。

事務局： 利用人数をどのように整理しているか補足したいと思います。毎年、この年間利用者数を出すために、6月に2日間だけ路線バスの乗降調査が実施されます。その2日間でそれぞれの系統に何人乗ったのかを出して、それを1年間に換算したものを利用実績にしています。そのため、調査の日に新豊線の利用率が高く、豊川線のB1評価の部分の利用がなかった場合、利用人数の年間換算値に差がついてしまうことがあります。今年度でみると、豊川線のB1評価の系統については、調査の日に利用者が少なかった可能性もあります。

座長： 他にご意見がないようですので、自己評価については1月22日までに提出していただきます。事務局と支局の方で、本日のご意見をもとに整理させていただくということでご承りいただいでよろしいでしょうか。

委員： 異議なし

座長： 続きまして、協議事項(2)「豊川市地域公共交通網形成計画及び路線の評価」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、12ページをご覧ください。協議事項(2)「豊川市地域公共交通網形成計画及び路線の評価」について説明します。

まず、12ページ左側の①市域全体の目標ですが、形成計画で掲げる4つの数値目標と平成30年度の実績を記載しています。実績については、記載のとおりいずれも未達となっています。

次に、12ページ右側から13ページまでは、4つの数値目標について、平成32年度、つまり計画最終年度における目標に対する平成30年度の達成度について記載しています。

次に14ページ右側をご覧ください。(2)目標を達成するために行う事業とその取り組み状況について説明します。

ここでは、形成計画で掲げる目標達成のための11の事業項目とこれまでの取り組み結果を記載していますが、特に大きな取り組みとしては、⑥新たな料金体系制度の導入のところで、1日フリー乗車券を導入したことや、2ゾーン制だった運賃体系に共通ゾーンを加えて3ゾーン制にしたこと、③交通結節点の整備と⑤バス停待合環境改善のところで、標準的なバス情報フォーマット作成、つまりグーグルなどで検索できるようにデータ整備に着手したことなどを記載しています。

次に15ページ右側をご覧ください。(3)基本目標と課題について説明します。

ここでは、形成計画で掲げる基本目標と課題について整理していますが、コミュニティバスの利用者数や収支率は改善傾向にあるものの目標が未達であることから、鉄道・バス・タクシーとの役割分担を明確にすることで効率的な公共交通ネットワークを構築すること、1市4町の合併に伴い市域を一体化する目的で運行してきたバス路線を、移動ニーズに合わせていくことや、現形成計画は関連計画である立地適正化計画が策定される前に策定されたものであることから、まちづくりと整合性をとる必要があることなどを課題としてあげています。

次に16ページをご覧ください。ここでは12ページから15ページの内容を受けて、次期豊川市地域公共交通網形成計画の整理の方向性についてまとめています。

これまでの会議の中でも報告させていただいていますが、豊川市コミュニティバスについては、全体として数値目標の達成は厳しい見込みであるものの、利用者数は増加傾向が継続しており、形成計画で掲げる基本方針「①市域全体の一体性を高める路線と地域に合った路線を、それぞれの役割に応じたサービスで運行」と「②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」については、それなりの役割を果たしているといえます。そこで次期形成計画の整理については、資料に記載している①から③までの方向性で進めたいと考えています。

まず「①まちづくり施策との連携」ですが、形成計画を策定した1年後の平成29年3月に関連計画である「豊川市立地適正化計画」が策定されていますので、これと整合性を図った路線体系の構築を目指すことを記載しています。

次に「②移動ニーズに応じたバスサービス水準・利便性の確保」ですが、コミュニティバスと豊鉄バス、鉄道、タクシーとの役割分担だけでなく、現在、実証実験運行中のデマンド型交通についても導入の可能性について検討した上で役割分担をしていくことと、近年問題になりつつある運転手不足対策についても考慮することを記載しています。

最後に「③認知度の向上」ですが、本年度より新規開催した乗り方教室の中で課題として見つかった乗り継ぎに伴うわかりづらい運賃体系について、わかりやすさを向上させることなどを通して認知度の向上を目指していくことなどを記載しています。

続きまして1ページ飛ばしていただきまして、18ページをご覧ください。こちらは前回会議で協議した評価の決定手順について、おさらいとして記載しているものですが、改めて説明します。

まず、STEP1では、個々の路線単位で、収支率や利用率に応じた改善度合いや方向性について整理します。次にSTEP2では、中学校区単位で市民・地域・利用者の視点から満足度や外出機会の変化などによる評価とネットワーク全体での評価により、STEP1で整理した路線の方向性について補正をします。そして最後のSTEP3では、STEP1と2を踏まえて改善の方向性を決定します。

ではここからは具体的に評価を進めていきたいと思いますので、19ページをご覧ください。

まず、(1)個々の路線単位の評価の「①路線沿線の人口に対するバス利用率」ですが、ここでは形成計画最終年度の平成32年度に掲げる年間利用者数の目標13万人について、達成度合いを路線別に評価するため、路線別の沿線人口あたり、1日平均どれくらいの割合の利用があったら13万人を達成できるのかという視点で評価をしています。計算については省略していますが、路線沿線人口11万人の方が、1日平均0.34%の割合で利用していただくことが目標の13万人を達成できる条件となっていますので、1日平均の利用率0.34%に対する平成30年度の利用率実績で評価をしてみたところ、音羽地区地域路線だけが利用率目標の0.34%を達成していました。

次に「②路線の収支率」ですが、平成30年度に収支率目標17%を達成している路線はありませんでした。

そして「③バス利用率達成度と収支率達成度の関係」ですが、ただいま説明させていただいた「①路線沿線の人口に対するバス利用率」と「②路線の収支率」について、それぞ

れ達成度80%を基準として見直しの度合いを分類したものが資料の図となります。「軽微な見直しグループ」に分類される路線は千両三上線だけで、その他の路線は「一部見直しグループ」または「大幅な見直しグループ」に分類されました。

次に20ページをご覧ください。「④過去3年間の利用者数の推移の考慮」ですが、例えば利用者数が増加傾向にある路線まで見直しをしてしまっただけでは少し判断が早すぎる気もします。そこで計画を策定した平成28年度と比較して、利用者数が20%以上増加という条件と、平成30年度まで2年続けて利用者数が増加したという2つの条件を満たした場合は格上げ補正をし、逆に利用者数が20%以上減少という条件と2年続けて利用者数が減少したという2つの条件を満たした場合は格下げ補正をします。

その結果が「⑤ステップ1の評価」ですが、「大幅な見直しグループ」は豊川国府線、御津線、御津地区地域路線、一宮地区地域路線、「一部見直しグループ」は、一宮線、音羽地区地域路線、「軽微な見直しグループ」は、千両三上線、ゆうあいの里小坂井線、音羽線、御油地区地域路線となりました。

続いてSTEP2に進んでいきますので、21ページをご覧ください。路線ネットワーク全体の評価をしていきます。

ここでは、行きたい目的地がバス停の付近にあるのかどうかということの評価をしています。具体的には、平成30年度に実施した公共交通に関するアンケート調査結果より、現在バスを利用している人や条件次第で利用する人が「よく行く」、または「行きたい」と回答した病院、買い物先、病院や買い物先以外も含めてバスで行きたい施設が、現在のバス路線のバス停から300メートル、または500メートルの範囲内にあるのかということを図に落とし込んで評価しています。

地図に記載のとおり、移動ニーズの終点である目的地は、概ね現在のバス路線のバス停付近にあることがわかりました。

次に、22ページをご覧ください。こちらは参考資料として掲載しているものですが、現在のバス勢圏が可住地、つまり住むことができる地域をどれくらいカバーしているのかを地図に落とし込んだものになります。

続いて23ページをご覧ください。こちらと同じく参考資料として掲載しているものですが、今度は現在のバス勢圏が、居住人口と居住誘導区域をどれくらいカバーしているのかを地図に落とし込んだものになります。

続いて24ページをご覧ください。3ページ前の21ページでは、移動ニーズの目的地がバス停付近にあるのかどうかということの評価しましたが、そもそも目的地がバス停付近にあったとしても家から行けなければ意味がありませんので、ここでは家などの出発地から目的地まで行けるのかということの評価をしています。

左側の地図は、アンケート調査から抽出した出発地から目的地までの主な移動ニーズを地図に落とし込んだものになります。

そして右側の地図は、出発地から目的地までバスで直接行くことのできない移動ニーズだけを抽出して地図に落とし込んだものとなります。

すると、豊川市民病院や総合青山病院への移動ニーズについては、現在のバス路線では直接行くことができないことがわかりました。しかし、豊川市民病院へは豊川駅や国府駅で乗り継いで行くことができますし、総合青山病院へは最寄りのJR小坂井駅、西小坂井駅、名鉄伊奈駅から無料の巡回バスが運行されていますので、乗り継ぎの利便性が確保さ

れていれば、現在のバス路線で出発地から目的地まで概ね行くことができるということがわかりました。

続きまして25ページをご覧ください。乗継に関する評価ですが、ここではバス同士の乗継について記載しています。時間帯によっては待ち時間が長くなっていますが、一部の地域からバスで直接行くことができない豊川市民病院への移動ニーズについては、資料には記載していませんが、名鉄豊川線が概ね1時間に4本運行しており、豊川駅または国府駅で名鉄豊川線に乗り継いで豊川市民病院へ行くこともできますので、特に問題はないと考えています。

以上より、STEP2の「路線ネットワーク全体の評価」については、出発地から目的地まで概ね現在のバス路線でカバーできていることがわかりましたので、今度は同じくSTEP2の「市民・地域・利用者視点の評価」に進んでいきます。

1ページ飛ばしていただき27ページをご覧ください。ここではバス利用者アンケートより、バスが市民の生活の足として寄与しているのかを評価するため、外出の変化などについてまとめています。左側の表は、各項目について中学校区ごとの点数表示したものになりますが、平均を2点とし、平均以上の箇所に着色しています。これをわかりやすく視覚化したものがページ右側の着色した地図になります。ここからの地図は、信号機のイメージで着色していますので、赤が悪い、黄色が注意、青や緑は大丈夫だと解釈ください。平均以上は、西部・小坂井・音羽・一宮・東部中学校区、市の中心に位置する中部・金屋・代田中学校区や南部・御津中学校区では平均を下回っていました。

次に28ページをご覧ください。ここではバス利用者アンケートより、運行サービスが市民ニーズと合っているのかを評価するため、バス利用者の満足度についてまとめています。左側の表は、各項目について中学校区ごとに点数表示したものになりますが、平均を3点とし、平均以上の箇所に着色しています。これをわかりやすく視覚化したものがページ右側の着色した地図となります。平均以上は10校中8校で、平均を下回ったのは東部・中部中学校区の2校となっていました。

続きまして、29ページをご覧ください。「③外出機会と満足度の関係」ですが、ただいま説明した「①外出やバス利用回数増加への寄与」と「②満足度の点数結果から見たバスサービスの検証」について、それぞれの平均点を基準として見直しの度合いを分類したものが資料の図となります。また、これをわかりやすく視覚化したものがページ下の地図となり、路線の見直しにあたっては、特に赤や黄色で着色した中学校区を中心に改善を図る必要があることがわかりました。

次に右側の「④バス路線維持のための運行サービスの意識」については、市民アンケート調査でもバス利用者アンケートでも、今の利便性を維持するために税金負担は現状並みが良いとする意見が多くなっていました。

続いて30ページをご覧ください。「⑤周知・認知状況」ですが、ここでは豊川市コミュニティバスは概ね認知されているものの、中学校区ごとに差があり、地図で見ると赤や黄色で着色された中学校区については、認知度の向上させることで利用者数を増加できる可能性があることがわかりました。

次にページ右側のグラフは、バスを使わない理由を確認した結果となりますが、運行本数の少なさや行きたいところへ行きたいという路線そのものに対する理由を除いては、「バスの走行経路を知らない」と「時刻表がわからない」といった情報不足によるもので

あることがわかりました。また、若年層では電子媒体で情報を得たいとする意見が目立っていました。

続きまして31ページをご覧ください。以上をまとめて、STEP3の改善の方向性について説明します。まず左側の全体の方向性の基本方針ですが、現在の運行経費の範囲内での改善を基本とし、「①運行本数の増加」、「②乗り継ぎ利便性の確保」、「③分かりやすさの確保」を優先して進めていきます。

次に右側ですが、各路線の改善の方向性を資料のとおり整理しました。

続きまして、32ページをご覧ください。ここからは各路線の改善の方向性について、基幹路線から地域路線の順、また大幅な改善が必要な路線から軽微な見直しが必要な路線の順に記載しています。詳細については、具体的な路線の提案をさせていただき次回以後の会議で改めて説明させていただきますので、ここでは32ページ左側の豊川国府線だけを例に簡単に検討の方向性について説明させていただきます。

豊川国府線は、大幅な見直しが必要と評価された路線であり、豊川市民病院より東側の区間における沿線人口あたりの利用率が低くなっています。また、豊鉄バスと並走している区間もありますので、並走区間は豊鉄バスが運行を担う方向で検討し、利用率が高いものの、市民・地域・利用者視点では評価が悪かったゆうあいの里から豊川市民病院の区間に重点を置いて見直しを行っていきたいと考えています。

ページを飛ばしていただきまして、最後の37ページをご覧ください。ここでは、評価結果を踏まえた基幹路線の改善の方向性について簡単にまとめています。

まず大幅な見直しが必要な豊川国府線については先ほど説明のとおりですが、もう1つの大幅な見直しが必要な御津線については、利用率が高い御津地区内に重点を置き、御津地区地域路線と併せて見直しを検討していきます。

次に、一部見直しが必要な一宮線ですが、豊川駅前から本宮の湯の区間で乗降する利用者が少ないため、この区間の利用者を増加させるためにルート見直しを検討していきます。

最後に軽微な見直しに留める3つの基幹路線ですが、千両三上線は、デマンドタクシー実証実験結果を踏まえて移動量に応じたサービスの確保を検討、ゆうあいの里小坂井線は、利用率を高めるため、利用率の低い区間のルート見直しを検討、音羽線は、音羽地区内に重点を置いた見直しを検討していきます。

なお、地域路線については、バス停区間の利用率や1便あたりのバス停通過人数などに着目して地域協議会で見直しを検討していきます。

以上です。

座長： 何かご意見はありますか。

立地適正化計画というまちづくりの面でカバーできているのかといいますと、若干カバーできていない部分もあります。とすると、これは路線としてもう一度整備するというものになっていくのでしょうか。今まで路線として考慮していない関連計画は立地適正化計画であります。これからコンパクトなまちを形成するという考え方でいいますと、この居住誘導区域にお住まいいただけるように誘導するというものであり、居住誘導区域で手厚くサービスを展開していくと、ここへ皆さんが集まっただけです。今まで形成計画の中で一番見えてこなかった部分をここで改善を図るという解釈です。

事務局： 公共交通ネットワークが都市計画と関連しており、それとの連携が今まで出来ていなかったという反省を踏まえまして、今回23ページの図を載せさせていただきました。豊川

市コミュニティバスとしては、居住人口ベースの場合の図のように、理想形としては全ての方がお住まいになっている所をカバーできたら良いという思いがあります。しかし、それは5年や10年ですぐには出来ることではありませんので、まずは居住誘導区域に住んでいただきたいと定めている地域をカバーしていくという施策の優先順位をつけるためにも、立地適正化計画を意識しなければいけないと思いました。今回個別路線の見直しの方向性として、それぞれで路線の見直しが必要なところに関しては、居住誘導区域をカバーするような路線に見直していくというように考えています。補足すると、23ページの図はあくまでもバス停だけで作成し、駅はあえて除いている図です。駅勢圏は一般的に半径1km程度の円を描きますが、それでは高齢者の方には厳しいと考え、まずはバス勢圏のみで作成しています。ここに駅勢圏も加えるとどのようなになるのかも検討していきたいです。半径300mの大きさは、高齢者の歩みの遅い方が10分で到達できる距離、500mは成人並みの早さで歩ける高齢者が10分で到達できる距離という考え方であります。

座長： 他にご意見はありますか。

委員： 駅をバス勢圏並みの半径で考えますと、居住誘導区域の9割くらいはカバーできるのではないかと思います。アンケートのデータを活用するなど、非常に多くのデータを利用して整理しており、ここまでまとめている自治体は中々ないです。より良くするために、例えば、今は目的地をアンケートベースで反映していますが、都市機能誘導区域もどのくらいカバーしているのか、視点として1つあると思いましたので、そこを検討していただくと良いと思います。24ページのネットワーク全体の評価では、多くの所は乗り継ぎなしで行けますが、一部のODについては一度くらい乗継が必要ということである中で、25ページ右側の実際にかかる時間をベースに評価をしていただくと良いと思います。

座長： ご意見として参考にしていただきたい。

路線のチェックと地域のチェックの両方を実施するのは凄く良いことと思いますが、これをうまく融合させる方策がないと、地域ごとの満足度等がまとまりにくくなると思います。解釈をどう捉えるかによって、チェックの方向が変わります。問題点の改善は31ページの方向性に繋がります。ここで若干気になるのは、市民アンケートからしますと、大きな投資をして見直しをしてサービスを上げるのではなく、今の税負担度で何とか維持してほしいと言われるのが普通です。そうすると運行本数の増加という項目がありますが、今の経費の中で運行本数を増加するという事は、長い路線を途中でうまく乗り継いでいただくような仕組みを作っていないと中々うまくいかないということです。乗り継ぎ利便性と運行本数の確保という項目がリンクするという話を整理しておきませんと、ネットワーク上の話だけでは難しくなるかもしれません。分かりやすさの確保はもちろんでありますが、経費の観点から見ても運行本数と乗継のことはセットで考えざるを得ないという解釈でよろしいですか。

事務局： 個別路線の部分を説明させていただきます。32ページの左側の豊川国府線で見ると、ゆうあいの里から豊川駅前までの利用者数は大きく変わりませんが、利用率をみると豊川市民病院を境に大幅に減っています。ここで、豊川市民病院～ゆうあいの里間に重点を置き、運行本数を増やすという考え方が出てきます。ゆうあいの里～豊川市民病院間で運行すると距離が短くなるので、ゆうあいの里～豊川市民病院間で運行本数が増やせるため、国府駅の運行本数が増えるということになります。続いて34ページの音羽線の軽微な見直しについて、利用者数は人口の多いところが多くなりますが、利用率をみると国府駅を

境に大きく減っています。今の経費の中で運行本数を増やしますと、グリーンヒル音羽～国府駅間に重点を置くということが妥当ではないかという考え方です。豊川市民病院や市役所へ行きたい方の乗り継ぎの問題が発生しますが、豊川国府線の国府駅での通過便数が増えるので、ここで利便性を確保できます。このように個別路線の中で考えていきたいと考えております。

座長： 本数を増やしながら、乗り継ぎをしやすくします。そうすると、乗り継ぎしていただく拠点の環境をどうするのでしょうか。そこで時間をどれだけ使っていただけるのでしょうか。その環境で本当に良いのかどうかを整理していくことが1つの方向性と感じます。今回はまだ評価の段階ではありますが、整理したものを住民の皆さんにどう評価していただけるのでしょうか。次のステップに向けてどのような形で地域住民の方と協議していくのが重要と思います。

これは次期形成計画でありますので、令和2年度までは現形成計画です。来年度には次の計画に結びつけるような検討を始めていくための前段として考えていくものだと思います。

委員： 先ほどもご意見があったように、豊川市の出している資料は利用人数等のデータ、アンケートベースのデータが路線ごと中学校区ごとに分析されており、しっかりとした考え方を持っています。愛知県内でも50程の公共交通会議がありますが、ここまで整理する自治体は中々無いと思っています。しかし、実際に見直しをしていくことになると、乗継利便性を向上していく上で乗り継ぎ環境の良さ等が非常に重要になっていくので、今後の見直しの中で色々な議論をしていただければ良いと思います。

形成計画を来年見直しする中で、今出ている路線の見直しの検討は、令和何年ごろにやっていきたいと考えているのですか、長期的なスケジュールを伺いたいです。

事務局： 事務局で考えているスケジュールは、来年度末までには次の形成計画を策定したいと考えています。その半年後、令和3年度の10月を目処に新しい見直し路線の運行開始をしていきたいです。

座長： 事務局の想定では1年半ぐらいあります。まだまだ時間があるように感じますが、実際に運行計画を作って住民の皆さんにそれを理解していただき、PRをしていくところまで考えますと、それほど時間に余裕のある感じではないように思います。来年度中にほぼ運行計画の内容が見えてきて、年度が明けたら皆さんにPRしていくという流れになります。それでは、このような方向性で検討していただくということによろしいですか。

委員： 異議なし

座長： 続きまして、その他について説明をお願いします。

【その他】

○一般バス等の効率的な運行に係る道路運送法の取扱いについて、愛知運輸支局より資料に基づき説明

○愛知県高齢者の交通安全対策グランドデザインについて、愛知県豊川警察署より資料に基づき説明

○中部地区バス運転士合同就職説明会について、愛知県バス協会より資料に基づき説明

座長： 何かご意見はありますか。

委員： なし

座長： それでは事務局にお返しします。

事務局： デマンドについては意見を基に改善に向けて対策を考えていきたいです。ルートに関しても途中で切って便数を増やすことも良いですが、高齢者の方は乗り換えをせずに目的地まで行きたいという要望もあります。例えば、時間帯を限定して市民病院まで行けるようにするなど、そういった観点も必要かもしれませんので、事務局の方でもしっかり検討していきたいと思います。

次回の第44回会議は令和2年3月24日（火）の午前10時から、本庁舎3階本31会議室にて開催を予定しています。

座長： それでは、第43回豊川市地域公共交通会議を終了させていただきます。本日はありがとうございました。

以上