

第 20 回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日 時：平成 26 年 3 月 25 日（火） 13：30～15：30
- 2 場 所：豊川市勤労福祉会館 視聴覚室
- 3 出席者：渥美昌之委員（市健康福祉部長 伊藤隆代理出席）
伊藤充宏委員（市市民部長）
竹本和男委員（市建設部長 岡田光弘代理出席）
古橋 昭委員（愛知県地域振興部交通対策課 尾崎弘幸代理出席）
藤田信彰委員（豊鉄バス株式会社）
清水康朗委員（豊鉄タクシー株式会社 上村正美代理出席）
鈴木榮一委員（愛知県タクシー協会豊川蒲郡支部）
中川裕充委員（豊川市連区長会）
大谷康文委員（一宮地区区長会）
渡辺晴美委員（音羽連区）
三浦新八委員（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）
中野瑳紀子委員（こすもすの会）
小河原恵吾委員（中部運輸局愛知運輸支局 鈴木隆史代理出席）
長坂和俊委員（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
大谷光司委員（愛知県東三河建設事務所）
中野義久委員（愛知県豊川警察署 大久保歩代理出席）
伊豆原浩二委員（愛知工業大学）
廣島康裕委員（豊橋技術科学大学）
- 4 欠席者：山脇 実委員（市長）
菅沼新一委員（御津連区）
古田 寛委員（社団法人愛知県バス協会）
柴田雅洋委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
- 5 事務局：松寄次長、森下課長、中野課長補佐、安藤係長、須藤主任、橋爪主任
- 6 傍聴人：3人
- 7 次 第
 - (1) 報告事項
議題 1：平成 26 年 2 月までの豊川市コミュニティバスの運行実績
 - (2) 協議事項
議題 1：基幹路線や地域路線の運行計画の変更
議題 2：連携計画の評価と評価指標による豊川市コミュニティバス路線の評価
議題 3：来年度の事業と予算案
- 8 議事内容

事務局： 本日は、皆様におかれましては、お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。議事に入ります前に、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に差し支えないと思われ
ますので、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ご了承願
いいたします。なお、本日は、市長の山脇委員、愛知県バス協会の古田寛（ふるた ひ
ろし）委員、御津連区の菅沼新一（すがぬま しんいち）委員、中部地方整備局名古
屋国道事務所の柴田雅洋（しばた まさみ）委員がご都合により欠席なさっております。
また、愛知県の古橋昭（ふるはし あきら）委員の代理として尾崎弘幸（おざき ひろ
ゆき）様、中部運輸局愛知運輸支局の小河原恵吾（おがわら けいご）委員の代理とし
て鈴木隆史（すずき たかし）様、豊鉄タクシー株式会社の清水康朗（しみず やすろ
う）委員の代理として上村正美（うえむら まさみ）様、愛知県豊川警察署中野義久
（なかのよしひさ）委員の代理として大久保歩（おおくぼあゆみ）様、豊川市建設部
の竹本和男（たけもとかずお）委員の代理として岡田光弘（おかだみつひろ）様、豊
川市健康福祉部の渥美昌之（あつみまさゆき）委員の代理として伊藤隆（いとうたか
し）様にご出席いただいております。それでは、これより第20回豊川市地域公共交通
会議を開催します。座長、進行をよろしく願います。

座長： 会議の進行に入らせていただきますが、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、音羽連区の渡辺晴美（わたなべ はるみ）委員と小坂井連区の
三浦新八（みうら しんぱち）委員に願います。では、次第に沿って会議を進行
させていただきます。報告事項「平成26年2月までの豊川市コミュニティバス運行実
績」について、事務局より説明をお願いします。

事務局： 報告事項「平成26年2月までの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。「豊川市コミュニティバス利用者数の推移」について、平成24年4月から平
成26年2月までの利用者数の推移を年度別に分けたグラフが示されています。グラフ
中、青色の折れ線が平成24年度、赤色の折れ線が平成25年度となり、12月から2月
までの利用者数については、昨年度と同様に他の時期に比べて減少傾向にありますが、
昨年度と比較すると増加しています。「路線別の月別利用者数の推移」について、路線
別の利用者数の推移が示されています。今年度を通じての利用状況は、平成25年10
月には過去最高の7,250名の利用があり、平成25年4月から平成26年2月までの実
績値で、すでに昨年度の利用者合計を上回っています。また、平成25年5月以降、全
ての月で昨年度の利用者数を上回っており、新市民病院の開院に伴う路線変更の効果
の現われと考えています。以上で報告事項「平成26年2月までの豊川市コミュニティ
バスの運行実績」について説明を終わります。

座長： 何かご意見はございますか。報告を確認していただいたとしてよろしいですか。市
民の方にも利用者が増えたということを情報として何らかの形でお知らせいただき
たいと思います。

座長： それでは、他にはよろしいでしょうか。協議事項「基幹路線や地域路線の運行計画
の変更」について、事務局より説明をお願いします。

事務局： それでは、協議事項「基幹路線や地域路線の運行計画の変更」について説明します。
「豊鉄バス新豊線及びコミュニティバス一宮線の「砥鹿神社前」バス停位置変更につ
いてです。豊鉄バス新豊線と豊川市コミュニティバス一宮線共用のバス停である「砥
鹿神社前」バス停の「新城・本宮の湯」方面のバス停を、車椅子等での利用に配慮す

るため、歩道境界ブロックの切れ目に近接する位置に移設します。なお、移設に伴うダイヤ等の変更はありません。また、公安委員会や道路管理者等の関係者との協議は調っており平成26年4月1日からの変更を予定しています。次に「御油地区地域路線の運行計画の変更」についてです。昨年より御油地域バス路線協議会での見直しの検討が続けられ、この度、協議が調ったため運行本数や運行経路、バス停位置等についての変更を行います。変更後の運行概要については、系統延長は8.5kmから8.6km、運行本数は1日あたり6便から8便、バス停の数は16箇所から19箇所となります。変更後の路線図中、緑色の半円が移設となるバス停、赤色の半円が新設となるバス停となり、経路については赤色の実線が新設となる経路、青色の破線が廃止となる経路となります。なお、公安委員会や道路管理者等の関係者との協議は調っており平成26年5月1日からの変更を予定しています。また、豊川国府線の「豊川養護学校」バス停名称について、愛知県立学校条例の改正に伴い、平成26年4月1日から「豊川特別支援学校」に変更となります。バス停の時刻表など4月1日から対応できるよう現在準備していますので、よろしくお願ひします。以上で協議事項「基幹路線や地域路線の運行計画の変更」について説明を終わります。委員の皆様ご協議の程、よろしくお願ひします。

座長： 何かご意見はございますか。

委員： 御油地区地域路線の運行本数を6本から8本に増やすということで、これに伴い費用の増加分はいかほどでしょうか。今後も他の地域で運行本数や経路の変更がある場合、費用の増加はどのように事務局として考えていますか。

事務局： 地域路線については、運行経費が1,000万円以内と決められています。今回の増便により運行経費も増額になります。その基準も1,000万円以内には収めていますが、運行事業者とともに額が大幅に増えないように調整している状況です。現在、豊鉄タクシーが運行していますが、いくつかの路線を請け負って頂いているということで、そういった面でも企業努力されているということをご理解ください。

座長： 地域協議会で地域の皆さんに協議いただいてこのような結果になったと考えられます。地元の利用者には、現在協議会で議論している内容、増便の調整などについてしっかり伝えることが重要です。是非そちらは丁寧にお願ひします。

事務局： 地元の御油地域でも協議会を開催していますが、会議で何を議論されたかという広報の充実に関する指摘もあるため、地元と連携をして広報活動を充実していきたいと考えています。

座長： このように協議会や運行事業者が努力したことを伝え、利用を促して頂きたいと思ひます。

委員： 資料4ページ左下の“東沢3区集会場”のバス停について、赤い矢印は停車しませんが記載してありますが、停車しないのなら、左折せずに直進すれば良いのではないのでしょうか。行った先で右折が困難であるなど事情があるのですか。

事務局： これには理由があり、この赤い線を真っ直ぐにしまうと次のT字路で非常に見通しが悪く、曲がりにくく交通事故になり兼ねません。あえてバス停の前を通るのは停車するのではないかと利用者に誤解を招く恐れもありますが、それよりも安全面を優先するべきではないかということでこのようなルートに決定しました。

委員： 資料の赤いルートで見た場合、「至坂下東」の部分は緩やかなカーブになっていますが、そちらの方の見通しはどうでしょうか。

事務局： 問題ないと考えています。

委員： 警察の確認は頂いているのですか。

事務局： 現場を見ると明らかに交差点の大きさも異なるので、現地をご覧いただければ、本日のルートのように設定した理由がご理解いただけると思います。

委員： 公安の協議等を経て、見通しが悪くなければ結構です。

座長： 他にご意見等はございますか。

委員： 資料3ページ、変更された時のバス停の名前について、“デイサービスうらら”という新しいバス停名がありますが、町内の方は理解しやすいかもしれませんが、他の地域の人から見ると町名では理解しづらいのでしょうか。今回のように、近く施設名称の方が良いのでしょうか。

事務局： バス停名称は地域協議会で協議した際、現在のバス停名称が東山北、東山東、東山西、東山南がありまして、さらに“東山中北”、“東山中南”などになると分かりづらくなる点があげられました。また、デイサービスうららは来年度から車体広告もして頂ける点や、当該団地は住宅ばかりなので施設の名称を使った方が分かりやすいという意見が多く、この施設の名称を採用しました。

座長： 他にご意見等はございますか。ないようなのでご了承いただいたということで、次の議題に進みたいと思います。事務局は資料説明をお願いします。

事務局： 協議事項「連携計画の評価と評価指標による豊川市コミュニティバス路線の評価」について説明します。「連携計画評価に向けたフロー」では、平成22年3月に策定された「豊川市地域公共交通総合連携計画」（以下「連携計画」）における実施スケジュールと今年度に行っていること、そして来年度行っていくことをまとめています。図には、「連携計画」の記載事項を抜粋したものを示しており、定期的な評価・見直しを継続的に行うために、「PDCAサイクル」を念頭におきながら様々な事業を実施していくこととなっています。「評価」に関する事項は、連携計画における「PDCAサイクル」の中の「CHECK」の段階を委員の皆様にご協議いただくものです。具体的には連携計画におけるスケジュールに沿ってコミュニティバスの評価についてご協議いただき、来年度以降に改善「ACTION」を行い、連携計画で掲げる目標の達成を目指すための具体的な取り組みを行っていきます。なお、前回会議では今年度中に評価を行い、課題を整理すると説明しましたが、課題の整理については、委員の皆様により詳しく様々な議論をいただきたいこともあり今回の会議においては、まずは「評価」について説明し、来年度以降にその評価を踏まえて、ご意見を頂きながら課題の整理を行おうと考えています。「連携計画の評価」については、連携計画の目標値ということで、ここからは「連携計画」における「利用者数の増加」「市民満足度の向上」「地域主体で検討したバス路線の運行実施地域数の増加」「収支率」この4つの目標値に対する達成状況を説明します。目標1「市内を運行するバス路線の利用者数の増加」については、平成25年度の数値目標である年9万人に対しては平成25年度の見込みとして77,369人となり達成度86%となっています。目標2「公共交通の利便性の市民満足度の向上」については、満足度48%の目標に対して実績値43.4%となり達成度

90%となっています。目標3「地域主体で検討したバス路線の運行実施地域数の増加」については、4地域で目標数値を達成しています。目標4「市内を運行するバス路線の収支率の向上」については13%の目標数値に対して平成25年度の見込みは10.6%となり達成度は81.5%となっています。「③路線別の達成度」については路線ごとに利用者数及び収支率について目標値とその達成状況をまとめた表です。目標を達成している箇所については赤字で示し、利用者数では「千両三上線、一宮線、御津線、一宮地区地域路線」が目標を達成しています。また、収支率については「千両三上線、一宮線、音羽地区地域路線」が目標を達成しています。「(2) 目標を達成するために行う事業及びその事業主体に関する事項」については連携計画に掲げられている事業についての実施状況を示しています。表「事業の取組状況」の③の交通結節点の整備について未着手ですが、来年度に「豊川体育館前」「国府駅」にベンチ設置を検討しています。なお、全体としては概ね各項目とも運行開始より複数回にわたり取り組みを行っており、今後についても中長期計画期間における目標の達成に向けて様々な取り組みを行っていきます。「(3) 評価の目標値の推移と見通し」についてです。前回会議において連携計画の目標数値についてご意見があり、今回の評価を基として目標数値に対する達成の見込みについて検証を行いました。ページ左側下段にそれぞれの目標数値と見込みをグラフで示しており、黒のラインが目標値、赤字が実績値及び見込み数値となっています。目標1の利用者数、目標4の収支率については、達成が難しい見込みとなっていますが、目標2、目標3の満足度や運行実施地域数については、目標達成見込みとなっています。達成が難しい見込みとなっている利用者数や収支率の傾向そして一人当たりの市の負担額について順に見ていくと、傾向1の「利用者数」、傾向2の「収支率」ともに昨年度と比較すると増加・改善傾向にあり、傾向3の「利用者1人あたりの負担額について」も減少傾向にあることから、次年度以降の事業内容を精査し、更なる利用者の拡大を目指すこととして、当面の間は目標値を据え置くこととしております。以上で9ページまでの説明を終わります。委員の皆様ご協議の程、よろしく申し上げます。

座長： 傾向1、2、3のような方向が見えるので目標値については当面はこの形で進めさせてもらえないかという提案だと思います。何かご意見はございますか。

委員： 資料7ページの路線別目標達成度の数字は何故このように違いがでてしまったのか説明してください。

事務局： それぞれの路線の運行計画を立てるときに、1日あたりの利用者数を算定して出しています。その数字が目標値になっているのでその数字を使って、達成できているかどうかを今回評価しました。運行開始前に立てた目標なので、実態と異なっている部分があれば、今後は見直しが必要になってくると考えています。他の路線との兼ね合いもあるので1つの路線の数値だけ変更するのは難しいと考えています。

委員： 豊川市コミュニティバス10路線全体での1日利用者数の目標は乖離が小さく結果は良好だと思いますが、路線別の数値を見ると悪い部分があまりに目立ってしまいます。運行開始前に設定した数値がずっとこのままで良いのでしょうか。対策の良案は持ち合わせていませんが、目標の路線別の配分を見直すべきではないかと思います。

座長： 例えば、豊川国府線と御津地区地域路線の達成度は極端に低く、原因と考えられる

のは目標値が他に比べると随分高いことが挙げられます。事務局は、このままの数値で行うという意思がありましたが、その他の委員はどのようにお考えでしょうか。目標そのものが過大評価してしまったのかもしれませんが。

事務局： 25年度、現状の目標値としては、運行開始前に見込値として算出しているものなので豊川国府線については大きな幹線であるためこのようになっていると思います。運行開始後、2年5ヶ月間経過しましたが、現在の移動量も算出できますので、その数字を見ながら26年度以降の目標値を現状の数字に合わせて割り振りを考えていきたいと思います。目標値はそのままいきたいですが、算定の路線の数値は見直しをしたい。例えば、御津地域路線はかなり大きな目標値ですが、これは以前の巡回福祉バスが多く利用されていたので、このような見込をしているのだと思われます。御津地域の協議会の中でも路線などの見直しを検討しているため、地域の意見も参考にし、また若干の期待値も含めて目標値を設定し、どのような目標値にするのかまた皆様に伝えられるようにしたいと思います。

座長： 再確認だが、利用者数の目標値は据え置くという理解でよろしいですか。

事務局： 全体の数値は据え置く方法でお願いします。個々の路線は別途検討します。

委員： 豊川国府線沿線に生活しています。この地域はほとんどの路線が通っています。利用者数を資料7ページのように路線ごとに分けて評価されると疑問を感じます。時間帯やバス停に到着順に色々なバスに乗る人がいるので、これで目標値を設定されると、なかなか正確な数値が出てこないと思います。事務局にもアイデアや考え方があるかもしれませんが、目標数値は変更せずこのまま続けるのでしょうか。

事務局： 国府から市役所間の姫街道沿いは、音羽線、御津線、豊川国府線と複数の路線が併走しているような形になっています。そのため区間の中で考えれば移動量が多いが、路線単位にしてしまうと移動量が分散してしまいます。個々の路線単線だけではなく、ネットワークとして傾向をみられるものを併せて出していけたら利用者数値の見せ方として分かりやすいと思います。今後はそのような工夫もしていきたいと思います。

委員： 豊川国府線1本で評価するよりは、御津線あり、音羽線ありと三段階、四段階の乗った人の移動の数値が分かるような評価方法だと分かりやすいと思います。

事務局： 現状の数値でみるとどうしても豊川国府線の数値が少ないように見えるのは否めないで、少し工夫をして区間での移動量、ニーズがあるということを理解できるような指標づくりをしていきたいと思います。

委員： 今の目標値と利用者数から算出した利用率だと豊川国府線は廃止になる予感がします。大事な足ですので、存続の方向でよろしく検討をお願いします。

座長： 豊川国府線、御津線、音羽線については利用者の視点からみたらどうなるか、束ねた数値で見えてみる必要があると思います。御津地区の地域路線についても、目標値について地元で協議してもらうことが必要だと思います。また、表現の仕方として路線ごとの目標値でよかったのかということが気になります、評価の仕方については整理が必要です。トータル目標値は資料6ページの1~4のままで進めさせていただくということでご理解いただきたい。それでは、事務局は後半部分の資料説明をお願いします。

事務局： それでは「評価指標による豊川市コミュニティバス路線の評価」について説明しま

す。なお、平成25年度の事業中であるものについては見込みの数値をもって評価を行っています。では(1)個々の路線単位の評価 ①沿線人口に対するバス利用率についてです。路線ごとのバスの利用者数については、路線が運行する区域の人口の大小による影響があるため、必ずしも利用者数の大小だけではその実態を計ることができません。そのため、ここでは沿線の人口に応じたバス利用がされているかについて、「1日当たりの平均利用者数」を「運行する沿線の人口合計」で除し算出した「バス利用率」を用いて評価を行っています。ページ中段には路線ごとに「バス利用率」を凡例のとおり色で分けて記された市の全体図が示されています。また、下段の表については、路線別の沿線人口と1日あたりの平均利用者数、バス利用率の数値を示したものとなります。基幹路線では市の中心部を走行する「豊川国府線」、「ゆうあいの里小坂井線」、「音羽線」、「御津線」の利用率が低い傾向にあり、全路線中では「音羽地区地域路線」が最も利用率が高く、「御油地区地域路線」が最も低くなっています。次にページ右側「②路線の収支率」についてです。こちらは7ページの「連携計画」における「収支率」と同じ内容となります。この「収支率」は数値が高ければ高いほど効率的な運行ができているというものとなり、全路線中、「一宮線」が16.2%と最も高く、「御津地区地域路線」が5.1%と最も低くなっています。③バス利用率と収支率の関係については、概ね4つのグループに分けることができ、一宮線、千両三上線、音羽地区地域路線が「収支率」「利用率」共に比較的高いグループとなっています。そして、「一宮地区地域路線」は、「収支率」は低いものの「利用率」は高いグループ、「ゆうあいの里小坂井線・音羽線・御津線」については収支率が低く、利用率もやや低いグループ、そして「豊川国府線、御油地区地域路線、御津地区地域路線」については「収支率」・「利用率」ともに低いグループとなっています。次に「④利用者1人あたり負担額と利用率の関係」は、「バス利用率」と「利用者1人あたりの市の負担額」を1つの図上に表示しています。「音羽地区地域路線」「一宮地区地域路線」「千両三上線」「一宮線」が「一人当たりの負担額が平均より低く、バス利用率が高いグループ」となっています。また、「③バス利用率と収支率」の表で示されたそれぞれのグループにおける傾向と大きく異なる路線はなく、平均以上、平均なみ、平均以下という3つのグループに分けられる結果となっています。「⑤各路線の評価」ア)「外出やバス利用回数増加への寄与」については、バスの運行が市民の生活の足として寄与しているかどうかについて利用者アンケートを用いて評価をしています。ページ左側中段の表では「寄与」していると回答する割合が50%以上の数値に赤色で着色しています。基幹路線「豊川国府線」、「千両三上線」、「ゆうあいの里小坂井線」、「音羽線」については増加等に寄与している傾向にありますが、地域路線については少ない傾向にあります。イ)「満足度の点数結果から見たバスサービスの検証」は、「運行日」「運賃」「乗継利便性」「バスマップの使いやすさ」等のバスの運行サービスについてアンケート結果を用いて評価しています。この満足度については最高が5点となっており、中段の表では3点以上のものを着色しています。①から⑤の運行サービス面については、②の「運行本数」や④の「終発時間」の項目において特に満足度が低い傾向となっています。⑥から⑨の運賃サービス面については、⑥の「普通運賃」と⑦の「運賃の割引」の項目において、全ての路線で満足度が3.0点以上となっている一方で、⑧の「東

西2ゾーン制」や⑨の「ゾーンを跨ぐ際の運賃加算」の項目については、路線により評価が分かれる結果となっています。また、⑩から⑬の運行に関する項目では特に⑩の「バス同士の乗継」の項目において満足度が低く、⑭の「車両の識別のしやすさ」と⑮の「バスマップの使い方」の項目については満足度が高くなっています。13ページから15ページまでの個々の路線単位の評価を路線ごとにまとめた表については、「収支率」の目標を達成している「千両三上線」、「一宮線」、「音羽地区地域路線」及び利用率が比較的高い「一宮地区地域路線」を除いた路線について説明します。最初に「豊川国府線」では「バス利用率や収支率」等の数値について、基幹路線の中では最も低い傾向にある一方で、「外出機会の変化」については、増加に寄与したとする割合は高くなっています。満足度については、運行本数、始発時間、ゾーン制運賃、乗り継ぎのしやすさの項目が低くなっています。次に、「ゆうあいの里小坂井線」では「バス利用率、収支率」ともに平均値または目標値より低くなっていますが、目標値等との差は小さく、一人あたりの負担額については平均値より低くなっています。また、外出機会の変化については増加に寄与したとする回答の割合は高い傾向にある一方で、運行本数や運行ルートについての満足度が特に低くなっています。「音羽線」では「バス利用率、収支率」ともに平均値または目標値より低くなっていますが、目標値等との差は小さくなっています。また、外出機会の変化については、増加に寄与したとする回答の割合は全体的に高い傾向にあります。次に「御津線」については、収支率、一人あたりの負担額が目標値や平均値との差が比較的大きく、外出機会の変化についても全体的に低い傾向にあります。運行本数、終発時間についての満足度が低くなっていますが、他の満足度は基準以上となっており、特に対前年比の利用者数については、全路線中、最も増加しています。「御津地区地域路線」については利用率、収支率、一人あたりの負担額ともに平均値または目標値との差が大きく、外出機会の変化についても全体的に基準値を下回っています。また、満足度については「終発時間」、「乗り継ぎのしやすさ」の項目が特に低くなっていますが、その他の満足度については比較的高い傾向にあります。「御油地区地域路線」は、利用率、収支率、一人あたりの負担額ともに平均値または目標値との差が大きく、外出機会の変化についても全体的に基準値を下回っています。また、満足度については運行本数、終発時間、東西2ゾーン制、乗り継ぎのしやすさの項目が低くなっていますが、交通結節点である国府駅を有する路線の中では車両の識別のしやすさの項目が高くなっています。(2) 路線ネットワーク全体の評価 ①主な移動方向に対する路線網の有無については、現在バスを必要としている市民の移動ニーズに着目し、その移動ニーズに即したバス路線ネットワークが形成されているかどうかについて整理を行いました。結果、主要な移動ニーズは豊川駅、市役所、国府駅周辺を中心とした姫街道沿いに多くみられますが、その他の移動ニーズを含め、現在のバス路線ネットワークと移動ニーズが概ね合致している結果となっています。②移動方向の区間単位での1日・1便平均乗車数については、利用実態と現在の運行本数や運行系統が合致しているかどうかを「OD調査結果」に基づき路線ごとに整理をしています。豊川国府線単独でみた区間別の利用人数は「ゆうあいの里」と「国府駅」の間、そして「豊川体育館前」と「豊川駅前」の間で車内

に乗車している人数が多くなっております。また、豊川国府線の「国府駅」から「豊川市役所前」バス停まで音羽線、御津線を加えた3路線の合計で見た場合では、「国府駅」から「豊川市民病院」間で車内に乗車している人数が多くなっています。イ) 主要なバス停を跨ぐ利用状況については、「豊川駅前」方面の便では「国府駅」において降車する割合が高く、「市民病院」「豊川体育館前」では降車する割合が低くなっています。一方「ゆうあいの里」方面の便では「国府駅」に加え「豊川体育館前」で降車する割合が高く、「豊川市民病院」では降車がなく通過している状況となっており、同じ路線でも方面によって利用形態が部分的に異なっていることがわかります。また、豊川国府線、音羽線、御津線の3路線合計で見た場合、豊川駅前方面の便では「国府駅」、「豊川市民病院」にて降車する割合が多くなっていますが、ゆうあいの里方面の便では「国府駅」で降車する割合が比較的低く、「豊川市民病院」では降車せずに通過する利用が多くを占めています。千両三上線では「上千両集会所」と「豊川駅前」間での利用者が多くなっていますが、「豊川駅前」と「三上地区市民館」の間では利用が少なくなっています。また、「豊川駅前」バス停での利用状況を見ますと、その大半が「豊川駅前」で降車しており、特に三上地区市民館方面の便では「豊川駅前」を跨ぐ利用はほとんどみられません。「ゆうあいの里小坂井線」については「ゆうあいの里」と「豊川体育館前」の間での利用が多くなっており、「豊川体育館前」と「西小坂井駅」の間での利用状況と比較すると大きな差が出ています。西小坂井駅前方面の便では「豊川体育館前」、「豊川市民病院」で多く降車していますが、ゆうあいの里方面の便では「豊川体育館前」では降車する割合が低くなっています。「音羽線」では、市役所方面・グリーンヒル音羽方面ともに「音羽支所」から「国府駅」の間での利用が多くなっており、「御津線」については、「御津支所」と「国府駅」の間での利用者が多くなっており、「国府駅」と「豊川市民病院」の間での利用も多くなっています。主要なバス停での利用状況を見ますと、市役所方面の便では「豊川市民病院」にて約6割の利用者が降車していますが、あかね児童館方面の便では「豊川市民病院」での降車はほとんどなく、多くが「御津支所」にて降車する利用となっています。③現在の交通結節点での乗継利用者数、乗継待ち時間については、バス路線相互の乗継利用あるいは鉄道とバスの乗継利用の主要なポイントとなる鉄道駅や主要なバス停である交通結節点において、移動ニーズに合った乗継利便性が確保されているかどうかを、乗継人数や待ち時間に基づいて整理を行っています。ア)「バス路線相互の乗継利用」については、バスからバスへの乗継利用について、「豊川体育館前」バス停において「豊川国府線」と「ゆうあいの里小坂井線」での乗継利用が多く、「豊川駅前」方面から「ゆうあいの里」への利用、「ゆうあいの里」から「豊川駅前」方面での乗継利用が多くを占め、待ち時間は7分から36分となっています。「音羽支所」バス停においては「音羽線」と「音羽地区地域路線」での乗継利用が多く、午前には音羽地区地域路線から音羽線、午後には音羽線から音羽地区地域路線への乗継利用が多くなっており、待ち時間は2分から22分となっています。なお、一宮線における豊川駅前での利用状況では、一宮線は豊川駅前を境にして同じ車両で豊橋駅前方面に向かう豊鉄バス豊川線として運行されるので乗継という形とは性格が異なりますが、一宮線の利用者の約4割が豊川駅前降車せずに引き続き豊鉄バス豊川線を利用しています。24 ページは OD 調査結果を

補完するため毎月の運行実績による乗継券の発行状況を示しています。OD 調査結果以外での特性としては、豊川国府線から千両三上線、音羽線、御津線への乗継利用や御津線から豊川国府線への乗継利用が多くなっていることが挙げられます。ウ) バスと鉄道との乗継利用については、豊川駅・豊川稲荷駅、国府駅、名電赤坂駅の乗継利用が多くみられます。また、乗継利用が多い鉄道駅の、豊川駅での乗継利用については、「豊川駅または豊川稲荷駅での乗継利用」と修正させていただきます。特に乗継利用が多い駅は JR の豊川駅・名鉄の豊川稲荷駅が挙げられ千両三上線との乗継利用、一宮線と JR 飯田線豊橋方面及び名鉄豊川線との乗継利用が多くなっています。また、名鉄の名電赤坂駅における音羽地区地域路線と名鉄名古屋本線との乗継利用も多くなっています。なお、待ち時間については 2 分から 33 分となっています。(3) 市民・地域・利用者視点の評価については、地区ごとの特性や状況を考慮するため、外出機会の変化や満足度等について各中学校区単位で整理しました。「外出機会の変化」については、「音羽並びに西部中学校区」では「バスの運行により外出機会が増えた」とする回答の割合が高くなっており、特に音羽中学校区では音羽地区地域路線の利用率が高い傾向と一致しています。一方で、市の中心部である金屋・代田中学校区や南西部の御津中学校区では外出機会の変化を感じる割合が低く、それぞれの中学校区を主に運行する「豊川国府線」や「御津地区地域路線」の利用率の低さと一致しています。②「利便性が上がったと感じる人の割合」については、西部中学校区では「利便性が上がったと感じる」とする割合が高くなっています。一方、御津中学校区については他と比べて特に低くなっています。③「バスの運行に関する満足度」については、音羽中学校区が最も高く、次いで一宮中学校区が高くなっており、それぞれの中学校区を主に運行するバス路線の利用率の高さと一致しています。一方、代田、東部、御津中学校区では満足度が低くなっており「豊川国府線」や「御津地区地域路線」の利用率の低さや「千両三上線」における三上地区や「ゆうあいの里小坂井線」における小坂井地区での利用人数の少なさと傾向が一致しております。また、ページ右側の④「バスに関する市民の認知度」については、音羽中学校区で最も高くなっていますが、どの中学校区でも半数以上、市全体でも 64% の認知度となっています。

座 長： 何かご意見はございますか。

委 員： 3 点気になることがあります。1 点目、資料 10 ページの全体の数値目標の件ですが、校区の定義として、中学校区単位で物事が検討されている箇所もあれば、16 ページのようにもう少し細かく小学校区単位で設定されているところもあります。そもそも連携計画のなかで地域という定義は何でしょうか。地域別の路線というのは、様々な校区を跨ぐため必ずしも中学校区単位ではないので、どのように判断したらいいのかご説明ください。2 点目、資料 12 ページの満足度ですが、点数制を採用した理由がありますか。仮に回答者が 2 名おり、「非常に満足」の人と「非常に不満」の人が一人ずつで、平均すると 3 点になるということだと思うが、果たして評価としてはよいでしょうか。この結果を路線ごとに数値化して判断した理由も判断が難しい。単純に、5 段階の満足度であれば「満足」、「やや満足」という回答者の割合がパーセントで表現すると分かりやすいと感じますが、今回の資料だと複雑になっていると思います。また、不満の方がどこに不満を抱いているのかを知ってサービスレベルの向上に繋がったほう

が良いと思うので、不満の箇所が探れるような分析を行ってほしい。3点目、経費に関して消費税率の関係について、4月以降、税率の関係で運行経費は3%増加するため、収支率は下がります。資料9ページの数値目標は徐々に上がっているのですが、仮に8%になった時の収支率はどうなるのでしょうか。運賃は協定された運賃であるため200円据え置きであるため、利用者からすると、税金が上がった感覚はないと思います。仮に、長期的に利用頻度を見た時に外出率が減ってくるのがあった場合、影響が出てくるのではないのでしょうか。運行経費は消費税が加算された数値で算出されているため、数字の出し方は考えた方がいいのではないかと。

事務局： 1点目、目標値としての地域の数について、地域は中学校区単位で考えています。今、地域路線は音羽、御津、一宮、御油で運行していますが、御油は西部中の校区で一つの路線です。中学校区単位は地域の捉え方と同じだと考えて頂きたい。2点目、満足度について、今回の評価指標として掲げているものについてはバスの利用者アンケートから5段階の満足度で集計したのになります。ご指摘の通り、点数制は確かに平均化されてしまい、実際に満足している人の数や不満に思っている人がどれだけいるかは判断できません。表を見やすくするため、平均値を掲載していますが、実際に集計をしてみて、具体的な数字は今後の見直しの検討材料とさせていただきたい。3点目、経費と収入の兼ね合いの件ですが、表現としては税抜きで、税金が上がっても年度ごとの経費が見比べられるような形で対応していきたいと考えています。

委員： 連携計画の目標の中の地域数の増加というところで、平成32年度までに長期的に見れば6地域立ち上げるといわれています。平成28年度までに1地域増やすのどこが想定されていますか。路線として現在バスが走っていない場所なのか、地域を周回するものなのか、事務局へ要望が何か出ているのでしょうか。

事務局： 現状としては南部中学校区で、地元の方から相談は受けたりしているのは事実ですが、すぐに協議会を立ち上げ議論するということまでは至っていません。更に、小坂井校区の方でも地域路線に関する相談もあります。小坂井校区の方は、地域の中でもう少し基幹路線を延伸してほしいという意見もありますが、基幹路線を延ばすのは、現状では路線距離、所要時間が長いと難しいと考えています。したがって、最終的には地域路線という話になると思いますが、今のところ大きな意見とは至っていません。

座長： 引き続き地元と議論し、そういった機運をどうするかという調整が必要だと思う。何かご意見はありますか。

委員： 地域路線について、10年後の目標が6地区になっているが、これは地域から希望が出た場合に増やすという意味であって、必ず数を増やすことを目標にしていないので目標値に入れてしまっているのが問題だと思います。細かい評価が出ていて、この評価はアンケートの結果等から出ているようですが、利用者アンケートの数の分母がとてもしなかつたと記憶しています。以前もバス路線沿線施設の会合などがあった際に、1つの路線の利用者が多くなったため、結果的にその路線の利用者数が多いという結果が出た事もあったと記憶しています。もう少しアンケートの有効回答数を増やして分析を行う必要があるのではないのでしょうか。これだけ細かい評価をする際に、有効回答数が少ないのに結果が左右されることが怖いと感じます。そのためには、アンケ

ート用紙の問いかけの仕方も、少し考えた方がいいと思います。アンケートの回答数や内容をはじめとして分析方法を少し検討してほしい。

事務局： 利用者アンケートは5日間という短い期間のなかで配布し、自宅等で記入後郵送で返却して頂いている点と、利用者の多くが期間内に複数回利用していることがあり、同じ方にはアンケートを渡してないのでどうしても分母が少なくなる点をご理解いただきたいです。前述の理由より、利用者アンケートは、回収数が決まってくるのでそれを補完する意味で市民アンケートを実施しています。今後に向けて、バス利用者、バスを利用しない方も含めて見直しの検討をしていきたい。

座長： 他にご意見等はございますか。

委員： 資料17ページ以降のバス停ごとの通過率が、分母が違うのでパーセントが変わってくるのではないかと。数値の取り方の修正が必要だと思います。

座長： これから何をアウトプットするかということの方向が見えないため、通過率が分かりづらい。ネットワーク全体の評価をする際にこの数字を持ってくるとすると、ここから何を発見し、何の改善につながるのかということを示すことが必要だと思います。

事務局： 資料17ページ以降の路線単位での移動量に関しては、区間ごとの移動量の特徴を捉えていただきたい。今あるルートが本当に正しいのかどうかを評価するため、どこの区間が多いのかどこのバス停の乗降が多いのかを見ていき、路線の分断や増便などを考える材料になるように考えました。

座長： 他にご意見等はございますか。なければ、ご提案いただいた部分を考慮し、さらに分析を進めて、課題を整理していくこととなります。次のステップとして協議事項の来年度の事業と予算案とも関連してきます。事務局は資料説明をお願いします。

事務局： 続きまして協議事項「来年度の事業と予算案」について説明させていただきます。来年度については、連携計画における中長期計画期間に入り、目標の達成に向けて利用促進策や待合環境整備など様々な取組を引き続き実施していきます。また、本日、ご協議いただいておりますコミュニティバス路線の評価を踏まえながら課題を検証し、路線ネットワーク全体の改善の方向性を整理し、中長期的な運行計画の見直しについて検討を進めていきます。次に来年度行う6つの事業の概要を説明させていただきます。1つ目として「バス利用実態調査」を前年度に引き続き行います。2つ目としては「事業評価及び路線等の見直しの検討」として毎年行っている事業評価を行い、路線やサービスの見直しの検討を行います。3つ目としまして「路線見直しの対応」として、目標達成に向けた見直しや、利用者からの課題等に対応する軽微な見直しを適宜実施していきます。4つ目としては「生活交通ネットワーク計画の作成・見直し」として、継続的かつ効果的な事業運営のため、ネットワーク計画等の作成、見直しを行い、引き続き国の補助金を活用していきます。5つ目として「バス利用促進策の検討・実施」として利用促進活動に係るポスター等の作成や昨年度に引き続き実施された夏休み小学生50円バスなどのイベントを検討・実施していきます。最後に6つ目としまして「バス停留所待合環境整備」として主要なバス停において待合ベンチ等の環境整備を行います。また、来年度においても今年度同様、公共交通会議を年4回程度実施する予定となっております。平成26年度の地域公共交通会議の予算案について、歳入の科目1「負担金及び補助金」については、豊川市から負担金として公共交通会

議に 962,000 円入金されます。2の「繰越金」については、平成 25 年度の交通会議予算の剰余金になります。剰余金については、26 年度予算に繰越を行い豊川市へ返戻します。金額については、現在も事業中であり、確定は 4 月以降になるため今回お示した 18,000 円の予算額については見込み額となります。3の「雑入」については「預金利子」等として 1,000 円計上し、平成 26 年度予算の歳入合計額は 981,000 円となります。次に歳出についてです。科目 1 事業費については東三河地域の各市町村で共同して行われる予定の夏休み小学生 50 円バス実行委員会への負担金として 69,000 円を計上しております。次に科目 2 の需要費については、1 の消耗品費として利用促進イベントや事務用消耗品の購入のため 464,000 円、2 の印刷製本費として利用促進イベント用ポスターの作成等のため 384,000 円を計上しております。続きまして 3 役務費として消耗品の購入時等における契約業者への支払に伴う金融機関への振込手数料として 8,000 円を計上しています。次に 4 の委託費については、プリンターの保守委託契約のため 37,000 円の委託料を計上しています。続きまして 5 雑費、1 繰出金については歳入にて説明しました繰越金を市へ返戻するため、見込み額として 18,000 円を計上しています。最後に 6 予備費として 1,000 円を計上し、歳出合計は、981,000 円となります。以上で「来年度事の事業と予算案」についての説明を終わりますのでご協議の程よろしくお願ひします。なお、平成 26 年度予算案について、歳入の繰越金、歳出の繰出金については、確定後、決算書と併せて次回の会議にて報告させていただきます。また、消耗品費のうち必要とする費用の一部の執行につきましては豊川市地域公共交通会議事務処理規定に基づき事務局長の専決にて執行させていただくことも含め、ご承認の程よろしくお願ひします。

座 長： 参考で示している市の予算書抄本についても説明していただけますか。

事務局： ポケット時刻表の作成 34 万 8 千円、またバス停の待合環境の整備など工事請負費 157 万 9 千円、コミュニティバス運行負担金 8,470 万 1 千円などを計上しています。

座 長： 何かご意見はございますか。

委 員： 利用促進策について提案です。1 点目として、市外などから文化財や豊川稲荷などを見に来る来訪者が多いですが、特急が停車する国府の駅舎内にコミュニティバスの乗り場の案内表示をお願いします。また、改札付近には、旅行ツアーなどのパンフレット置き場があるので、そこにコミュニティバスの時刻表など資料をおくと PR にもなり便利だと思います。2 点目として、乗り換えの券など、200 円を現金で準備するという作業が大変面倒だと聞いています。プリペイドカードが普及すると気楽に乗る機会も増えるし、収入も見込めるのではないのでしょうか。こんたくんのカードデザインでもよいでしょう。将来は JR のような IC カードが利用出来ればいいと思いますが、市だけではそれは難しいと思うので、できることから検討してほしいと思います。

事務局： 新年度になったら、国府駅に協力依頼を打診し、相談しながら対応していきたいと思います。プリペイドカードについては、現状では、早急な対応は難しいと考えています。

座 長： 定期券や 1 日券など色々な仕組みを考えてはどうかという提案だと思います。事務局は検討をお願いします。その他、ご意見はございますか。

委 員： バスの広告収入などをもっと促進してもよいのではと考えます。また、市役所の広

報“広報とよかわ”の広告掲載を例にし、ポケット時刻表に掲示する方法も試行してはよいと考えます。

事務局： ポケット時刻表は紙面が小さく、広告スペースの確保が難しいため、バスマップであれば対応が可能と考えます。収入増を満たす必要があるため、広告収入なども積極的に取り入れて収入を維持したいと思います。

座長： 他に何かございますか。委員の皆様からご指摘のあったことを修正等し、改善の方向を見出していくということで、協議事項（２）「連携計画の評価と評価指標による豊川市コミュニティバス路線の評価」、協議事項（３）「来年度の事業と予算案」については、事務局案のとおりとします。次に「その他」に入ります。本日の資料で、地域公共交通活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案に関する資料が配布されていますので、こちらは、愛知運輸支局の鈴木様からご説明いただけますか。

委員： 地域公共交通活性化及び再生に関する法律に基づいて、地域でこのような協議会が設置されています。その法律が少し変わるお知らせです。豊川市に限らずこのような協議会では、コミバスだけが議論の対象になっているのが実情です。国の立場からすると鉄道やバス、タクシーなどの交通手段があつて不自由なく移動ができるということで、幅広く捉えてほしいということで、具体的には、移動サービスをまちづくりと一体として考えてもらうということです。この法案のスケジュールは、早ければ５月に成立、施行は１１月、予算の執行は次の４月と予測されます。改正の一番大きな点は、都道府県が計画を作れるようになったことです。県と市町と協力してやってほしい。連携計画は公共交通網形成計画と名称が変わり、コミバスだけを連携とするのではなく、交通網で捉えてもらい、その下に実施計画を作って支援を受けることとなります。県単位で動いていくので、担当者の熱意で差が出てくるのではないかと懸念しています。支局としても地域バランスをとるよう考えていきたいと思います。

座長： 他に何かございますか。法律が成立して施行されるまでの間に、情報が入ってくると思います。その都度支局からも情報をいただけるようお願いしたい。また事務局は対応等を怠りなくやっていただきたいと思う。

委員： 今回で任期が終わりますが、公共交通に関して一言申し上げます。先日、某新聞に公共交通の維持などに関する記事がありました。簡略すると、公共交通を必要としているのは免許を持っていない層（高校生以下と高齢者）だけであるという調査結果があり、実際問題として、全国的に高齢者の移動の確保について沿線自治体や交通事業者が苦慮されているとのことでした。豊川も同様の傾向があるため、危惧している状況です。豊川にも移動で苦勞されている高齢者がいるため、後任の委員を含め、ぜひ生活しやすい街にしていきたいと思います。

座長： 今後も努力させていただきたいと思う。今年度最後であるため、事務局は委員の引き継ぎなどについて説明頂きたい。

事務局： 委員の皆様にはご多忙のところにもかかわらず、会議にご出席いただきありがとうございました。委員の皆様へひとつお知らせがございます。お手元にお配りしております公共交通利用ガイドブックをご覧ください。26年4月改正版ということで皆様には平日版の国府駅地区のものをお配りしていますが、中を見ていただきますと、市役所や文化会館などのそれぞれの目的地に、国府駅地区から、どの時間の、どの路線に

乗車すれば目的地に到着できるかというものをまとめたものです。地区別では、このほかに豊川駅、音羽、御津、小坂井、一宮地区の5地区があり、合計6地区に分けて作成しているほか、平日全体版、休日全体版も作成しております。市のHP上での掲載や市役所、支所での閲覧を4月1日にはできるように準備を進めておりますので、よろしくお願いいたします。それから、これで平成25年度に予定しておりました地域公共交通会議はすべて終了になります。委員の皆様にはご多忙のところにもかかわらず、会議にご出席いただきありがとうございました。委員の皆様にご尽力いただきましたおかげをもちまして、今年度、連携計画における短期計画期間の評価や各コミュニティバス路線の評価を行うことができました。来年度からは、連携計画における中長期計画期間に入ります。今年度実施した評価を踏まえながら、各路線の問題点など検証するとともに、連携計画の目標の達成に向けて、様々な取り組みの検討などを進めることになるとは思いますが、引き続きご協力お願いいたします。最後に、事務局からのお願いであります。本会議の構成委員として、それぞれの団体からご選出いただきました委員のみなさまにつきましては、平成24年4月に委嘱させていただいておりますが、任期が平成26年3月31日付けで満了となります。本会議の円滑な運営を図るため、貴団体のみなさまから引き続き、本会議の委員をご選出いただきますようお願いいたします。なお、委員の選出に関する書類については、先日、郵送により各団体へ送付させていただいております。お手数ですが、期限までにご報告いただきますようお願いいたします。また、新しく委員になられます方には、資料等を含めて今までの経緯の説明など、引継ぎのほどよろしくお願いいたします。次回会議については、5月下旬頃の開催の予定であります。正式な日時が決まりましたら、事務局からご案内をいたします。

座長：他に何かございますか。他によろしければ、これで第20回豊川市地域公共交通会議を終了いたします。長時間にわたり、ありがとうございました。

事務局：ありがとうございました。

(会議終了)