

第 23 回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日 時：平成 26 年 12 月 25 日（木） 13：30～15：40
- 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）
伊藤充宏委員（市市民部長）
荘田慶一委員（市建設部長）
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）
長縄則之委員（豊鉄バス株式会社）
小川健司委員（豊鉄タクシー株式会社）
古田 寛委員（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）
鈴木 宏委員（豊川市連区長会）
山本一仁委員（一宮地区区長会）
渡辺晴美委員（音羽連区）
小林洋一委員（御津連区）
前田泰成委員（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）
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）
小久保浩委員（愛知県豊川警察署）
伊豆原浩二委員（愛知工業大学客員教授）
廣島康裕委員（豊橋技術科学大学教授）
- 4 欠席者：山脇 実委員（市長）
岩田 明委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
- 5 事務局：石原次長、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：4 人
- 7 次 第
 - (1) 報告事項
議題 1：平成 26 年 1 1 月までの豊川市コミュニティバス運行実績
議題 2：OD 調査結果
議題 3：利用促進イベントや利用環境改善取り組み結果
 - (2) 協議事項
議題 1：基幹路線・地域路線の運行計画の変更
議題 2：運賃の適用方法の変更
議題 3：改善の方向性の検討素案

議題4：地域公共交通確保維持改善事業の評価

8 議事内容

事務局： 本日は、皆様におかれましては、大変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。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ので、ご了承のほどお願いいたします。なお、市長の山脇委員、中部地方整備局名古屋国道事務所の岩田明（いわたあきら）委員は、本日都合により欠席されています。また、本日の会議は、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、愛知県地域振興部の古橋昭（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）さまにご出席いただいております。それでは、座長、進行をよろしく申し上げます。

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、豊鉄タクシー株式会社の小川健司（おがわけんじ）委員と愛知県バス協会の古田寛（ふるたひろし）委員に申し上げます。では、次第に沿って会議を進めます。報告事項「平成26年11月までの豊川市コミュニティバスの運行実績」について、事務局より説明をお願いします。

事務局： 「平成26年11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。「1-1 豊川市コミュニティバスの利用者数の推移」について、中段の折れ線グラフは、平成24年度以降のコミュニティバスの利用者の推移を年度別に示しています。昨年5月に豊川市民病院移転に伴う大幅な路線見直しを行った結果、利用者数は増加傾向にあり、平成26年10月の利用者数は運行開始以降最多の7,336人となっています。一方、平成26年11月については前年同期を若干下回る結果となっています。なお、平成23年11月の運行開始から平成26年11月までの37ヶ月間の利用者総数は、約23.2万人となっています。次に「1-2 路線別の月別利用者数の推移」についての表は、路線ごとの利用者の推移を年度別に示しています。基幹路線「音羽線」は、4月から11月までを前年度と比較すると約1,100人の増加、比率にして約1.2倍の伸びとなり大きく増加しています。以上で報告事項「平成26年11月までの豊川市コミュニティバスの運行実績」についての説明を終わります。

座長： 何かご意見、ご質問はございますか。

座長： 特にないようなので、次の議事に進みたいと思います。報告事項「OD調査結果」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、報告事項「OD調査結果」について説明します。本調査は、利用者の移動実態を把握するため、10月下旬に豊川市コミュニティバス全線について5日間、豊鉄バス新豊線・豊川線の豊川市内について2日間実施しました。2ページに調査方法や調査項目並びに調査期間中の利用者数等をまとめています。3ページ、2-2「OD移動の結果」についてです。グラフの見方は、ページ右上の棒グラフで説明すると、このグラフは豊川国府線のバス停別の乗降人数等の結果を示し、グラフの右上赤い矢印の、白字「豊川駅前方面（5日間合計）」が、調査における各路線の方面となります。赤色の棒グラフがバス停ごとの乗車人数、青色の棒グラフが降車人数を示しています。

豊川特別支援学校の赤い棒グラフの横の、「5日あたり14人」、豊川特別支援学校から国府駅までの矢印は、調査5日間に14人が豊川特別支援学校で乗車し、国府駅で降車したことを示します。次に上から2番目のグラフは、ゆうあいの里方面での乗降人数を示すグラフです。国府駅での乗車が多く、豊川特別支援学校で降車する利用が多いことがわかります。次に上から3番目は「OD調査時のバス停通過人数」のグラフです、ピンク色は、豊川駅前方面で、各バス停間での乗降人数を差し引きしたバスに乗っている人数を示し、上宿から国府駅の間では棒グラフは比較的長くなっていますが、国府駅から上宿東のバス停間では短くなっており、国府駅で多く降車したため、国府駅発車時の乗車人数が減少したことを示しています。この表は主に利用状況の分布をみるものです。以上の点から、豊川国府線の豊川駅前方面では、豊川特別支援学校で乗車し、国府駅で降車する利用が最も多く、次いで豊川市民病院で乗車し、豊川駅前で降車する利用が多くなっています。また、ゆうあいの里方面では国府駅で乗車し、豊川特別支援学校で降車する利用が最も多く、次いで豊川駅前から乗車し、豊川体育館前で降車する利用が多くなっています。4ページ、千両三上線のグラフでは、三上地区市民館方面は「三蔵子」で乗車し、「豊川駅前」で降車する利用、「地域文化広場」で乗車し「豊川駅前」で降車する利用が多くなっています。また、上千両集会所方面では「豊川駅前」で乗車し、「地域文化広場」で降車する利用、そして「豊川駅前」で乗車し「本野」で降車する利用が多くなっています。(4) ゆうあいの里小坂井線では、西小坂井駅方面は、「ゆうあいの里」から乗車し「豊川体育館前」で降車する利用、「新桜町」で乗車し「豊川市民病院」で降車する利用が多くなっています。また、ゆうあいの里方面では「豊川体育館前」で乗車し、「ゆうあいの里」で降車する利用、「あつみ宿店」で乗車し「豊川市民病院」で降車する利用が多くなっています。5ページ、一宮線のグラフでは、豊川駅前方面は「本宮の湯」で乗車し「豊川駅前」で降車する利用、「障害者職業能力開発校」で乗車し「豊川駅前」で降車する利用が多くなっています。本宮の湯方面は「豊川駅前」で乗車し、「本宮の湯」で降車する利用が多くなっています。音羽線、次ページ以降の御津線、豊鉄バス新豊線・豊川線については協議事項で利用状況を説明します。また、音羽・御津・一宮・御油の各地域路線については時間の都合により省略しますが、後日、各地域協議会に個別に状況を説明しますので、後ほど資料をご確認ください。次に、10ページ、2-3「OD調査結果」(1)の「利用券種」についてです。左側の棒グラフは、現金や回数券など運賃の支払方法についての割合を路線ごとに示しています。一番下の「総計」は、豊鉄バスを含めた合計となり、現金での支払(灰色部分)が約60%を占め、次いで回数券が多い結果となっています。また、10月から11月にかけて実施したフリー乗車券は全体の約5%となっています。(2)「利用目的」については、買物目的の利用が多い路線として、「音羽線・音羽地区・御油地区地域路線」、通院目的の利用が多い路線として「御津線」、娯楽・社交目的の利用が多い路線として「ゆうあいの里小坂井線、一宮線、一宮地区地域路線」、最後に通勤目的が多い路線としては「豊鉄バス新豊線・豊川線、千両三上線、音羽地区地域路線」となっています。(3)「他の公共交通との乗換え利用状況」について、上段のグラフでは、バス乗車前にバス同士を含む鉄道等他の公共交通を利用している割合を茶色で示し、乗り換え利用がない場合は灰色で示して

います。合計は、豊鉄バスを含めた市内バス路線の合計で、乗車前に他の公共交通を利用しては全体の約10%となり、一つのバス路線での利用が多数を占める結果となっています。下段の棒グラフは、バス降車後に他の公共交通を利用しては全体の約10%となっています。結果バス利用者が乗車前、降車後ともに他の公共交通を利用する割合は全体の約1割程度といえます。次に11ページ「主な乗継の状況」についてです。図(ア)「バス同士の乗継の場合」を示す図には、バスとバスの乗り継ぎが比較的多かった路線について示しています。バス同士の乗り継ぎが多い路線としては、音羽支所での音羽線と音羽地区地域路線の乗継、次にゆうあいの里小坂井線と豊川国府線の豊川体育館前バス停での乗継が多い結果となっています。次に(イ)「バスと鉄道の乗継の場合」では、千両三上線並びに一宮線とJR飯田線の豊橋方面、そして名古屋鉄道の利用が多くなっています。また、国府駅における名鉄と豊川国府線、御津線との乗継利用、そして名電赤坂駅での名鉄と音羽地区地域路線との乗継利用が比較的多い結果となっています。以上で報告事項「OD調査結果」についての説明を終わります。

座長：何かご意見、ご質問はございますか。1日フリー乗車券について、総数では全体の5%ということですが、千両三上線でのご利用が特に多いようで、路線ごとで利用の差があります。このことについて事務局が把握していることはありますか。

事務局：運行事業者の豊鉄タクシーさんに利用状況を確認させていただいています。千両三上線については、ある固定客がほぼ毎日利用したということです。ゆうあいの里小坂井線についても固定客が週3回、ゆうあいの里へ行くのに利用していたとのこと。ある固定客の利用のあった路線の利用が多くなる結果となっています。一宮線については、本宮の湯の入浴料が半額になるという目玉の特典付きで、利用につながったと考えています。

座長：逆に御津地区地域路線や一宮地域路線はまったく使われていない。どうしてこのような結果になったのでしょうか。

事務局：今年は、特典が豊鉄バスの主要なバス停付近で協力いただける店舗に限られていました。豊鉄バスの沿線から離れた地域である音羽や御津の地域で利用できる特典がなかったこと、また、これらの地域からは、豊鉄バスとの乗り継ぎがスムーズではなく、特典を使いづらかったことが、他の地域と比較して利用が少ない結果になったと考えています。

座長：インセンティブの差が如実に現れたとすると、今後の仕組みの中で、運行本数などのサービスのほかに、特典にも関心を持つ必要があると思われれます。イベントを行うときなどのサービスのあり方などを考えていく必要があると思います。

委員：音羽線と御津線の利用者数の差について、市民病院の利用が御津線は多いという分析になっています。一方で資料5ページの音羽線を見ると市民病院の降車が少ないように見えます。国府駅から市役所間は豊川市コミュニティバスの3路線が重複しています。音羽線の市民病院の降車が少ないのは、ダイヤの都合なのか、音羽線沿線の利用者が直接市民病院を利用する機会が少ないのか分かれば教えてください。

事務局：御津線については市民病院の朝の受付時間までに3本あり、大変利用しやすくなっています。一方で、音羽線は受付時間に間に合う便は朝1本のみです。加えて、朝の

受付に間に合ったとしても帰りの便が夕方頃までないため、バスの利用が敬遠されている傾向があると考えています。また、音羽の地域から市民病院へのニーズ全般が少ない訳ではなく、音羽線の路線長が長いこととダイヤの兼ね合いが影響していると考えています。今後見直していく材料だと思います。

委員： OD調査から見た各線の利用ニーズについて、各路線の運行時間がバラバラなので、音羽線は買い物利用が多いと決め付けるのもどうなのか。運行時間帯が改善されれば市民病院へ行く人のバスの利用も増加するのではないかと思います。

事務局： ご指摘の通りです。運行時間帯については後ほど協議事項の方でご議論をお願いしたいと思います。

委員： 今朝、国府駅から発車した音羽線を9時40分くらいに上宿の交差点で見かけましたが満員でした。御津線は診察の前に間に合う便が好評で利用が多いとのことで何度か満員の状況を見たことがありますが、音羽線が満員なのは初めて見ました。運行時間帯の改善は難しいと思います、利用される方から口コミで伝わる部分もあると考えられますので、少し長い目で判断したらどうでしょうか。

座長： 市民病院に何時に着いて、受付・診察に間に合うなどの情報が地域の皆さんに浸透しているのかどうかを整理していく必要があります。使い方のガイドラインも作って頂いているのでそういった活動もこれから検討したいと思います。運行本数も時間帯によるので改善の余地はかなりありそうです。後ほどの事務局からの提案でも検討していきますので、よろしくお願いします。

座長： 他によろしいでしょうか。なければ、報告事項「利用促進イベントや利用環境改善取り組み結果」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「利用促進イベントや利用環境改善取り組み結果」について説明します。12ページ「3-1 各種イベントでの啓発」についてです。5月に行われた「おいでん祭」、10月の「交通防犯フェア」、10月の「葵まつり」、11月の「本宮まつり」に参加し、豊川市コミュニティバスのキャラクターである「こんた」がデザインされた風船の配布やぬりえの実施などのPRを行いました。今後もイベントでのPRに努めていきたいと思います。「3-2 夏休み小学生50円バス」については、昨年引き続き、運行事業者さんのご協力のもと、東三河地域の一体的な取り組みとして行いました。表には、年度、路線ごとの利用状況を示しており、平成26年度の利用者合計は延べ458人で、昨年度並みの結果でした。路線別では「ゆうあいの里小坂井線」の利用が昨年と比較すると大きく伸びています。なお、赤字部分の豊鉄バスさんの豊橋・新城・渥美の各営業所合計は、11,081人で昨年度並みの結果となっています。「3-3 バス待合環境整備」は、利便性向上のため、豊川体育館前と国府駅の2箇所のバス停にベンチを設置しました。次に13ページ「3-4 夏休み路線バス探検キャラバンの参加者」については、予定人数の約2倍となる113人の応募があり、抽選で65名の参加をいただきました。初めての取り組みでしたが、参加者からも好評をいただき来年度も引き続き本事業を行っていききたいと考えています。続きまして「3-5 豊川市1日フリー乗車券販売数・利用者数」についてです。販売枚数、利用者総数を表に示しています。期間中の販売枚数は合計320枚、路線ごとの利用回数は延べ675回となりました。OD調査期間中でのフリー乗車券の利用率は全体の

5%に留まり、今回の結果を踏まえ、問題点を検証し、更なる改善を図りながら来年度も引き続き本事業を行っていきたいと考えております。以上で報告事項「利用促進イベントや利用環境改善取組結果」の説明を終わります。

座長：何かご意見、ご質問はございますか。

委員：夏休み小学生50円バスについて、H24年度の630人に比べ、25年度と26年度は400人台に減少しています。減少した原因などは把握していますか。逆に、ゆうあいの里小坂井線については、今年は昨年と比べ利用者数が4倍以上になっています。これはイベント等があったなどといった、理由はあるのですか。

事務局：ゆうあいの里小坂井線については、小グループの人が利用していたようで、ある特定の日に集中しての利用ではなかったようです。ゆうあいの里小坂井線は、行ける施設としてぎょぎょランドのほかにも、市役所付近の市プールがあり、利用につながったのではないかと思います。利用者の減少理由についてはハッキリと掴めてはいません。周知の方法としては小学生に向けてチラシを配り親や地域に対して伝えるようにしており、チラシを配れば、利用方法等について問い合わせもありました。特別に広報の仕方を変更しているわけではなく、直接的な理由は掴めていません。

座長：音羽線は利用者数が一気に減少し、地域によっても随分と差があります。子供たちの活動状況にもよるのでしょうか。

事務局：夏休み期間、子どもたちは市役所裏側に或る市プールへ行くために50円バスを利用する事が多く、市役所付近の乗降が多いという分析はしています。その利用の積み重ねが減少しているように感じています。来年度も同様のキャンペーンを行う予定ですので、利用者数が増加するように東三河の市町の担当者と協議しながら改善していきたいと思っております。

座長：母数である児童数が減っているというのは一因なののでしょうか。

事務局：多少は減少していると考えられるが、大幅に減っているわけではありません。

委員：フリー切符の利用者数については、御津線の数が非常に少ない結果です。これは恐らく地域性もありますし、広報が十分でなかったのだらうと思います。広報紙を読めと言われてもなかなか難しい部分もあるので、これからの課題として考えていただければと思います。私どもは、協議会のメンバー全員でフリー切符を利用し、ある一日コミバスに乗りました。利用するとこんな道を通っているのかなど、新しい発見があり、委員としても乗る機会を設けるべきだと感じました。結論としては、各地点での乗継時間ができるだけ短縮されると利用しやすいだろうという実感です。市民病院は午前中の外来による利用者が多いため、その辺りを考えてダイヤを組めば利用率が高くなるだらうと思います。

座長：ご提案として受け止めたいと思っております。50円バスについては、何故減少したのか分析する必要もありませんが、継続することも重要です。東三河地域が折角合同で実施しているので、是非他の市町の対応の仕方や、PRの仕方について成功例や失敗例を出し合い、改善策を探り合って、次の年につなげていくことが必要と思っております。フリー乗車券は地域によって運行・サービスが違うので難しいですが、いかにPRが大切か見えていると思っておりますので、工夫しなければと思います。委員の皆様にも知恵をいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

座 長： 他によろしいでしょうか。なければ、協議事項「基幹路線・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・地域路線の運行計画の変更」について説明します。14ページ「4-1 佃バス停の位置変更」についてです。八幡町佃地内にある豊川国府線・音羽線・御津線共用の国府駅方面の「佃」バス停は、運行開始当初は旧ローソン八幡店の敷地内に設置していましたが、閉店に伴う関係地権者の要望により、昨年度、佃交差点付近に移設しました。今回、周辺住民から要望を踏まえ関係者と協議したところ、了解が得られたため、バス停を国府駅方面に約200m移動し、運行開始時のバス停位置に移設します。なお、ダイヤの変更はなく平成27年3月1日からの変更を予定しています。「4-2 地域文化広場バス停の名称変更」については、千両三上線の「地域文化広場」バス停名称を、条例改正による施設名称の変更に伴い、「桜ヶ丘ミュージアム」に変更するものです。なお、バス停の位置やダイヤの変更はありません。リニューアルオープンに併せて変更は平成27年1月17日を予定しています。次に15ページ「4-3 御津地区地域路線の運行計画の変更」についてです。御津地区の「御津福祉保健センター」にある「福祉保健センター」バス停を、施設東側の道路改良工事に伴い、構内東側に移設し、併せて運行ルートの一部変更します。延長は、赤根大草線・金野豊沢線系統では20.1kmから20.2km、上佐脇広石線・下佐脇御馬線系統では19.8kmから19.5kmに変更となります。なお、本変更については工事の関連で既に実施をしていますが、工事終了後も当該ルートで運行することから、正式な変更を平成27年3月1日から予定しています。なお、ダイヤの変更はなく、事前に施設所管課並びに御津地域協議会の承認を得ています。以上で協議事項「基幹路線・地域路線の運行計画の変更」についての説明を終わります。委員の皆様ご承認の程よろしくをお願いします。

座 長： 何かご意見、ご質問はございますか。

委 員： 14ページの佃バス停の位置の変更について、以前はローソンの前にありましたが、バス停名はそのままですか。また、変更になったことをどのように市民にお知らせしますか。

事務局： バス停名称の変更は考えていません。これは、地権者と店舗との協議の上で決めています。バス停の位置は、ローソン前にバス停があったときと同じ場所となります。周知については、もともと地元の町内会から提案のあったことですので、会議後、地元の町内会に決定したことを伝える予定です。また、移設前に、停留所に地図や期日を記載した案内を掲示します。

座 長： バス車内にも案内掲示は行いますか。

事務局： 行います。

座 長： 御津地区の路線の延長変更は3月1日からですか。

事務局： こちらは現在も、工事中で迂回運行しています。この会議で承認を受けた後で運輸支局に提出し、申請や承認にひと月はかかるので無理のないスケジュールで3月1日からにしたいと思っています。

座 長： 御津地区の住民や利用者にも周知の徹底をよろしくをお願いします。

座 長： 他によろしいでしょうか。無いようですので、協議事項「基幹路線・地域路線の運

行計画の変更」については、事務局案のとおりとしてよろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

座長： それでは、「基幹路線・地域路線の運行計画の変更」については、全員一致でご了承いただいたとします。では、協議事項「運賃の適用方法の変更」について、事務局より説明をお願いします。

事務局： 協議事項「運賃の適用方法の変更」、17ページ「5-1 一部運賃体系の見直し」についてです。従来からの身体障害者手帳・療育手帳を所持している方、そしてその付き添いの方の運賃割引に加え、平成27年4月1日から精神障害者保健福祉手帳を所持している方とその付き添いの方1人についても運賃が半額となる適用を行います。なお、豊鉄バス豊川線から引き続き同じ車両での運行となるコミュニティバス「一宮線」を除いた豊川市コミュニティバス路線が対象となります。以上で協議事項「運賃の適用方法の変更」について説明を終わります、ご承認の程よろしくをお願いします。

座長： ありがとうございます。豊川市コミュニティバスについては、一宮線を除く全線において、27年4月1日より精神障害者の方に対しても、降車時に手帳を提示していただければ、身体、療育の方と同様に半額割引が適用されるということです。ここで、私から豊鉄バスさんに少しお聞きしたいことがあるのですが、新豊線・豊川線を始めとして、豊鉄バスの路線における精神障害者に対する割引について、今後どのようにお考えか、少しお話いただけますでしょうか。

委員： 当社については、現在身体障害者手帳、療育手帳の割引を適応しています。身体障害者割引は昭和30年代ごろから実施しています。療育手帳は平成3年から関係機関の要請を受け割引を開始しました。精神障害者福祉手帳については、障害者の方の自立や社会参加の機会を増やしていくということで他の手帳同様の趣旨で理解はできませんが、弊社の乗り合いバス事業を取り巻く環境も非常に厳しいため、対応に苦慮しているのが現状です。今後、関係部署と協議の上、対応を検討していきたいと考えています。

座長： 検討はしていきたいが、27年4月1日に導入させるのは難しいという理解で良いでしょうか。

委員： 愛知県内の路線バス会社を見ても、精神障害者手帳割引を行っているところはありません。他県では行っているところもあるようで、以前から要望としてはあがっています。愛知県内のバス会社でも検討はしているのですが結論はでていません。JRや名鉄などの鉄道については、精神障害者割引はやっていません。もし行おうとすれば自主的に行うということになりますが、県内の他社の様子を見ながら、当社も余裕のある企業ではないので、総合的に、判断していきたいと考えています。

委員： 何故割引が進まないかという、バスの運賃体系は平成9年頃から止まっています。もし割引を行うのであれば、今の給与や油代など原価の選定を行い、もともとの運賃を見直し、採算がとれるベースにしてからでないか割引できないということが根底にあります。ただ運賃体系を見直すと現在でも料金の高い地域が更に上がってしまう。その時に会社としてどちらを選択するのか、今の利用者を奪われる恐れもあるため、精神障害者手帳の割引だけを考えるのはなかなか難しい。平成3年の療育手帳の時は運賃改定を行いました。中部圏内で平成9年以降、運賃改定を行ったのは三重交通だ

けですが、実施運賃は上げておらず一部調整をしたのみとなっています。その他の事業者は増税時の改定のみ実施している状況です。

座長：何か質問はございますか。適用路線が全てではないので若干不公平に思えますが、承認いただけますか。

(異議なしの声あり)

座長：ありがとうございます。全員一致で承認いただいたとします。次に協議事項「改善の方向性素案」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「改善の方向性の検討素案」について説明します。18ページ、6-1「検討の背景・考え方」(1)課題の総括についてです。課題は大きく分けて2点となります。1点目は、「課題A. 移動のしにくさに対する課題」で、交通結節点を中心とした路線の骨格はニーズと大きな相違はないという結果を踏まえ、路線の骨格を維持しながら乗継環境を改善し、市民の移動ニーズが多い市の中心部や鉄道駅等の交通結節点などの主要な目的地までの利便性を高めること、2点目は、「課題B. バスのサービス水準に対する課題」として運行本数等のサービス水準の向上について、1つの路線を車両1台で運行している現在の運行体制の枠内で保有車両を最大限に活用するため、豊川市コミュニティバスと豊鉄バスが一体となって、市内のバス路線ネットワークの効率化に取り組むことです。豊川国府線・音羽線・御津線のコミュニティバス3路線と豊鉄バス新豊線・豊川線が並走する国府駅から豊川駅前間での運行の効率化に重点をおいて改善の方向性を検討していきます。続いて(2)「市民病院開院により更に重複する路線網」についてです。平成25年5月に新市民病院が名鉄八幡駅付近に移転し、それに伴い豊鉄バス新豊線・豊川線は現在の市民病院まで路線を延長しました。図では、路線の重複状況が把握できます。下段の表には、豊鉄バス新豊線・豊川線並びにコミュニティバス豊川国府線・音羽線・御津線の1日あたりの運行本数が、国府駅から市民病院まで、市民病院から豊川体育館前及び市役所まで、豊川体育館及び市役所から豊川駅前までの区間に分けて示してあります。国府駅から豊川市民病院までの区間では1日あたり合計25便、そして豊鉄バスとコミュニティバスが並走する区間である「市民病院から豊川体育館前及び市役所」間では豊鉄バスを含めて1日あたり合計133便、同じく「体育館前から豊川駅前」までの区間は1日あたり67便となっております。このような状況を踏まえ、他と比較して相対的に運行本数等のサービス水準が高い部分を運行本数の少ない区間へ適用することで全体のサービス水準の向上を図ることが必要であると考えます。19ページ、(3)市内の通院ニーズについてです。平成25年度のアンケート調査の結果、バスを必要としている市民の移動ニーズは、豊川市民病院が特に高く、一方で現在の運賃体系では、市民病院は西ゾーンに位置しているため、東ゾーンからは300円、西ゾーンからは200円となります。この現状を踏まえ、ゾーン制を基本としながら、移動ニーズが高い市民病院や市中心部への移動については、ゾーン制による料金の差を緩和するなどの見直しが必要と考えています。続きまして20ページ、6-2「各路線の区間別の利用状況」についてです。ここからは、OD調査結果について、重複する豊川国府線、音羽線、御津線、そして豊鉄バス新豊線・豊川線にスポットをあて、現状を踏まえ、改善の方向性について議論します。豊川国府線について、グラフでは市民病院を中心として主

要な利用区間での利用の割合を示しています。グラフ中赤い矢印「ゆうあいの里から国府駅」は、「ゆうあいの里から国府駅」までの区間で5日あたり65人の利用があり、路線全体の利用の38%を占めていることを示しています。「ゆうあいの里から市民病院」までの区間の利用は全体の44%、「豊川市民病院から豊川駅前」のまでは全体の35%、「豊川体育館前から豊川駅前」までは全体の14%となっています。グラフ中、青色の矢印「豊川市民病院をまたぐ利用」は、ゆうあいの里、豊川駅前それぞれの方面における「豊川市民病院をまたぐ利用」が5日あたり35人あり全体の21%であることを示しています。次に②の音羽線についてです。「グリーンヒル音羽から国府駅」までの区間の利用は全体の75パーセント、「グリーンヒル音羽から豊川市民病院」までの区間とすると全体の82%を占めています。一方、「豊川市民病院から市役所」までの区間は3%となっています。「豊川市民病院をまたぐ利用」については全体の15%となっています。これらの点から音羽線においては、市役所までの直通便があるものの、実態としては音羽地区から市民病院間での利用が大多数を占めていることがわかります。③の御津線についてです。「あかね児童館から国府駅」までの区間は全体の41%、「あかね児童館から豊川市民病院」までは全体の73%、「豊川市民病院から市役所」までの区間は8%となっています。また、「豊川市民病院をまたぐ利用」については全体の19%となっています。次に④豊鉄バス新豊線・豊川線についてです。豊橋市内から豊川体育館前までの区間が全体の41%、豊橋市内から豊川市民病院までの区間とすると52%、また豊川市民病院から豊川駅前まででは全体の20%となっています。一方、豊川駅前から新城市内までの区間は全体の3%となっています。以上の点から豊鉄バス新豊線・豊川線においては、豊橋市内から豊川体育館前までの区間の利用が最も多く、次いで豊川市民病院から豊川駅前までの区間が多く、豊川駅前から新城方面の区間の利用は少ない傾向にあります。22ページの総括です。左側のグラフは、豊川駅前方面での3路線を合計した利用状況、右側は国府駅前方面の3路線合計の利用状況を示しています。左側のグラフでは、豊川駅前方面における、音羽地区・御津地区など国府駅より西の区間を含む国府駅から豊川市民病院までの利用割合は65%、豊川市民病院から豊川駅前までの区間では17%、市民病院をまたぐ利用は18%となっています。また、乗降数は、豊川市民病院バス停が最も多くなっています。また、右側の国府駅方面を示すグラフでも、豊川駅前方面と同様の傾向を示しています。以上から、コミュニティバスの多くの系統が、市民病院をまたいで市役所・豊川駅前まで直通する必要性は小さいと考えられます。23ページ、6-3「改善の方向性の提案」(1)「改善策の提案」についてです。①国府駅～豊川駅前の運行本数の差を見直し、豊川市民病院から西側区間の運行本数を増加させるため、豊川市民病院を拠点に東西で豊鉄バスと豊川市コミュニティバスの運行区間を分割する、②豊鉄バスと豊川市コミュニティバスを相互に利用しやすくするために、乗継利便性を確保することが提案事項となります。豊川市民病院を拠点として、市民病院から豊川駅前までの区間については、豊鉄バス主体で運行することを想定し、豊川国府線、音羽線、御津線の運行本数を縮減し、豊川市民病院から国府駅までの区間における運行本数の増便を図ります(イメージ図)。24ページ(3)豊鉄バス新豊線・豊川線との並走区間から離れる区間のバス停の状況についてです。具体的な路線の見直しについ

ては次年度に本格的な議論をする予定ですので、参考情報とします。今後、運行本数の縮減を想定しているバス停は、「文化会館」、「新道町」、「下野川」、「保健センター」、「中央通4丁目」、「横佐」の6つのバス停です。左側の図では「文化会館、新道町、下野川、保健センター」バス停は豊鉄バスのバス停から、500m圏内も外れていません。右側図では「中央通4丁目」「横佐」バス停の位置と近接する豊鉄バスのバス停との位置関係を示しています。「中央通4丁目」バス停は豊鉄バスバス停「金屋元町」から300メートル圏内、「イオン豊川店」から500メートル圏内に位置しています。「横佐」バス停では、豊鉄バス「開運通1丁目」、「稲荷前」バス停の300メートル圏内、「開運通2丁目」の500メートル圏内に位置しています。25ページに、平成26年度4月から9月までの、縮減対象バス停の時間帯別の1ヶ月の平均利用者を示しています。次年度以降このような統計資料を参考としながら、路線の見直しを進めることとなります。26ページ、まとめますと、豊川国府線・音羽線・御津線での豊川市民病院から国府駅等の市民病院から西側の区間での利用が多い実態を踏まえ、豊川市民病院を新たな拠点として豊鉄バス新豊線・豊川線との並走区間を解消し、利用が多い区間での増便を図っていく、一方で豊川市民病院から東側の豊川駅前までの区間については、運行本数の縮減の対象とし、豊鉄バス主体での運行を目指していきます。そのため、路線の見直しと併せて豊鉄バスと豊川市コミュニティバスが相互に利用しやすい環境を整えることを念頭に置きながら検討を進めていきたいと考えています。具体的には「ゾーン制の見直し素案」の図にあるとおり、豊川市民病院から市役所までの区間については、共通ゾーンを作り、ゾーンに関わらず同じ運賃で利用できるようにするなどのゾーン制の一部見直しや、現行は初乗り運賃が必要となる豊鉄バスとコミュニティバスの乗継運賃の負担軽減に向けた仕組みを検討するなど、運賃面での利便性向上を検討していきます。これらの改善の方向性に基づき、豊鉄バス新豊線・豊川線と豊川市コミュニティバスを一体的に考えた効率的な運行を目指します。見直しまでの予定については、3月に予定している交通会議で改善の方向性をまとめ、そして平成27年度に改善の方向性に基づき具体的な見直しルート、ダイヤ、運賃体系をまとめ、平成28年10月に見直しによる運行開始を目指していきます。以上で協議事項「改善の方向性の検討素案」について説明を終わります。委員の皆様ご協議のほどよろしくお願ひします。

座長： ありがとうございます。改善の方策の1つとして、豊鉄バスと豊川市コミュニティバスを相互に利用しやすいような仕組みを検討するとしております。前回の会議において、豊鉄バスさんから新豊線・豊川線の利用者について、市民病院移転以降は減少していること、利用状況の推移を見ながら運行計画の見直しを図りたい旨のご意見がありました。本日、新豊線・豊川線のその後の利用状況が示されている資料が配布されていますので、今後の新豊線・豊川線の運行計画の考え方についてどのようにお考えか、豊鉄バスさんから少しお話いただけますでしょうか。

委員： 新豊線・豊川線の利用状況に関しては、市民病院移転以降バス利用者が減少しましたが、延伸部分である、豊川体育館前～豊川市民病院間の利用者が、昨年よりわずかではありますが増加しており、新豊線・豊川線全体でも回復傾向にあります。さらなる利用回復を図るため、延伸地域への時刻表配布など宣伝活動など考えていきたいと

思っています。利用状況の推移を見て関係各署と調整や実施時期を含め運行計画の見直しを図りたいと考えます。

座 長： ありがとうございます。それでは、事務局の説明と豊鉄バスさんの今の説明の中で質問などがあればお願いします。

委 員： 資料2 2ページの5日間のグラフのコミュニティバスと豊鉄バスの利用者数の比較を教えてください。

委 員： 当社は平日、1日あたり100人の乗降で、休日は1日当たり約50人の乗降数です。5日間OD調査については豊川市が取ったデータなので、今後確認していきたいと思えます。

座 長： 資料2 2ページの図の数値としては、だいたいと言うと豊鉄バス利用者数対コミュニティバス利用者数で示すと550人対70人くらいでしょう。便数と同じような割合であり、極端に利用が偏っているわけではないと推察されます。運行本数のチェックも行っていくということによろしいですか。

事務局： 運行本数については、それぞれの路線の利用者の多い時間帯のデータを見てどのようにしていくべきなのか検討したいと思えます。

座 長： 今回の改善の方向性について端的に表現して、市民病院を発着にして運行本数を調整していくと考えてよいでしょうか。

事務局： 一つは市民病院を軸に役割分担していくこと、二つ目は市民病院から東側の姫街道沿いには豊鉄バスと併走していない区間が一部あり（文化会館、保健センターなど）これらの施設を目的とするバス利用者もいるので全ての運行をなくすわけにはいかないが、同じような時間帯において3路線で運行しているので減便可能な部分は減便しながら効率化し、市民病院の西側方面の運行本数を増加させていきたいと考えています。

座 長： 検討時においては今の豊鉄バスの運行本数との兼ね合いも考慮するのですか。その辺りは豊鉄バスと相談しながら行うのでしょうか。豊鉄バスの本数が多いため、豊鉄バスの本数が動かないとバランスは変わらないと思われま。

事務局： いずれにしても変更は平成28年10月を予定しており、まだ時間があるので今後の豊鉄バスの利用者の推移を見ながら調整していきたいと考えています。

座 長： 豊川線や新豊線が、市民病院まで行かない系統を作ることも選択肢の一つとしてあり得るということによろしいでしょうか。また、コミュニティバスを市民病院でとめて西側の本数を増やすというイメージによろしいでしょうか。ここでは、提案としては本数の見直しを書いてあるがルートの見直しはいかがでしょうか。

事務局： 現時点の考えとしては、豊川駅までの系統を市民病院で止める、あるいは体育館で止めるなど色々な考えを出して、今の利用実態を考え、更に豊川市西部の利用数が増えるかどうかを検討したいと考えています。

委 員： 豊川国府線の変更案として、国府駅で止めた図になっていますが、特別支援学校、ゆうあいの里の便が昼も走っているなかでここはどうするのかという問題がどうしても出てくるため、この点を含めて考えざるを得ません。また、市民病院を基準にしながら国府駅と市民病院の間の便を高頻度にする話なので、必然的に市民病院に車両が集まると予想されます。その場合、乗務員の休憩場所が市民病院の中のスペースにな

ると考えると、現在の市民病院にはバス車両の待避スペースがありません。実際に豊鉄バスは、待機スペース用に民間に土地を借りて待機するなども行っているはずなので、休憩場所の確保も考慮しながらダイヤを調整するべきだと思います。ダイヤを組んでいく中でどのようになるのかは分かりませんが、市民病院に待機させて、多くの車両がかち合ってしまう際は、効率性よりも安全性が重視されるように支局としては指導せざるを得ません。何を優先するのが重要なので具体案を進める中で意識してほしいと思います。

座長： 本数だけの話ではなく、それができる環境を作らなければなりません。委員からの指摘のように、効率化を目指すのであればバス車両が集中する時間帯があると思います。現在の豊川市民病院はバス停車スペースが1台分しか確保されていないため、どのように処理するのか。また、指摘のように何を優先するのか色々な条件があると思いますので、来年1年間色々とシュミレーションしながら検討していきたいと思います。

事務局： 市民病院については、そこで休憩をさせるなどは考えておらず、基本的には通過していくように考えています。時間帯によってはかち合う可能性もありますが、できるだけダイヤをずらしたいと考えています。休憩時間は別の場所でとれるように配慮していきたいと思います。

座長： 大きな考えとしては共通ゾーンをつくることも1つの提案です。今回の事務局が提案する共通ゾーンは、市の東西どちらから来ても豊川市の中心部の主要施設には200円で到達できるように変更するという認識です。

委員： 新たな運行の開始が28年の10月を目標と示してあります。確認ですが、全ての変更をいっぺんに行って新たな運行開始とするのでしょうか。共通ゾーンができると、豊川駅から市民病院まで行くのに今までは300円だった方たちが200円でいけるようになり利用が増えるようなこともあるかもしれません。全ての変更を同時に行くと、金額やダイヤ、ルートなどどれが問題なのかが見えにくくなる可能性があります。共通ゾーンの問題を早めに解決させて、仮に豊川国府線の利用が増えてきた場合、市民病院を境に東西の運行本数を調整する必要性がなくなる可能性もあります。路線と併せて変更するのではなく共通ゾーンだけでも早めに変更させることは出来ないでしょうか。

事務局： 今回の提案は豊川市の東部の地域の便数を減らすことなので、その代わりに現在は市民病院まで300円ですが共通ゾーン性を導入することで200円になるという運賃のメリットもあるということ、豊鉄バスとの乗継割引を、方法はまだ決定していませんが、併せて行っていきたいということが背景にあります。そのため、運賃の共通ゾーンの導入と市民病院を境とした東西の運行本数の調整は同じタイミングでやっていきたいと考えています。

委員： 今回の変更案は、豊川市民病院から体育館とか市役所へ向けて利用者が少ないところで、運行本数の縮減をすることによって国府駅と市民病院の間を往復する本数を増加させるということと理解しています。今後は、コミュニティバスではダイヤの見直しを恐らくしていくのかと思います、その中で音羽線の本数が少ないとか、御津線を増やすとか考えながら変更していくのだらうと思います。国府駅から市民病院は鉄道

との並行路線ということも考えていけば、国府駅からの乗継利用もあるだろうと思うので少し考慮いただきたいと思います。また市民病院の乗り継ぎ利便性の確保というところで、病院の中にバスロケのようなサービスの設置を考える等、利便性や効率性を向上させ渋滞緩和にも繋がる新しい形になっていけばいいと思っています。乗継を考慮すると、お年寄りには車両を乗り換える作業等身体的にも困難な部分もあるので、なるべく軽減可能なるように考慮しながら変更案を練って行ってほしいと思います。

座長： スケジュールの話で、変更を全部一斉に行うのかどうかという話も出ました。過去にゾーン制がわかりにくいという話も市民の中からありました。本数が決まらなければ共通ゾーンが実施できないということはなく、別の問題なので先に実施することもできないことはないと考えます。いかがでしょうか。

事務局： ゾーン運賃に関してはコミュニティバスだけでなく豊鉄バスも関わってきます。ゾーンの運賃がわかりにくいというご意見も受けているので、平成28年度の見直しの際には新しくバスマップ等を整えて周知できるようにしたいと考えています。今の事務局の思いでは豊鉄バスも含めた時刻表やバスマップを作っていくと考えています。共通ゾーンの話も28年度に市民に周知して変更していきたいと思っています。

委員： 市民病院をハブ化するという計画ですが、豊川市は確かに東西が長いですが、東西ばかりが強調され、市民病院を拠点にするなら南北方向の軸も市民病院を中心にするように検討する必要があります。東西軸ばかりの利便性が上がるようにするのではなく、南北方面にある小坂井や北部との中間に市民病院があるような効率的なルートも考えてほしい。また、市民病院までは車やタクシーと道路が一緒なので、定時性や安全性が高まるバスレーンの設置も検討していただきたいです。また、高齢者にも分かりやすいバス路線を組むことや広報をお願いします。また簡潔に料金が支払えるような、定期券の検討をお願いします。

事務局： 様々な課題があることは承知しています。市民や利用者が使いやすい路線というのも事務局としては大きなテーマとして考えています。今回は豊川国府線、音羽線、御津線の3路線の話になっていますが、3路線のダイヤを変更すると他の路線の接続にも影響が出てくるので、全体の路線の見直しになると思います。それが、ダイヤだけになるのか、載っていない部分をどうするのか、という話も含めて今後また検討していきたいと思っています。定期券については、今の段階では1日フリー切符の話を進めており、なるべく市民や利用者が利用しやすいような様々な券種を導入できるように考えていきたいと思っています。

座長： どこかを基軸に設定せざるを得ないのは確かですが、シミュレーションして、問題のある部分を見つけることも重要になります。豊川市の南北移動問題や路線の長さの問題、地域路線と幹線をもう一度整理していく作業、そして新豊線の豊川駅前での乗継のしやすさの検討作業など、実際に利用する方々の視点でこのような意見を考慮しながら事務局の方でも検討して頂きたいと思います。このためには、作業スケジュールを作成すると分かりやすいと思います。ゾーン制の件などを先に切り離して、改善できるものが見えてきた場合は、また交通会議に諮り委員の皆さんに議論して頂き調整をするということで、ご承認頂けますか。

(異議なしの声あり)

座長： ありがとうございます。考え方の流れは承認いただけたこととします。協議事項「改善の方向性素案」については、事務局案のとおりとします。次に協議事項「地域公共交通確保維持改善事業の評価」について、事務局より説明をお願いします。

事務局： 協議事項「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。27ページ、国の補助メニュー「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」対象路線については、事業の実施状況等を確認し、「事業評価」を行い、評価結果を中部運輸局愛知運輸支局に報告することになっています。今回事務局において、評価案を作成しましたので、ご確認いただき、ご意見があればいただきたいと思います。表に①補助対象事業者等、②事業概要、③前回の事業評価結果の反映状況、④事業実施の適切性、⑤目標・効果達成状況、⑥事業の今後の改善点について全体と路線別にそれぞれ記載をしています。①補助対象事業者等については、補助対象路線とその運行事業者名を記載しています。補助対象路線は、豊川国府線、千両三上線、ゆうあいの里小坂井線、音羽線、御津線、一宮地区地域路線の6路線8系統になります。その右の②事業概要には、補助対象となる運行区間を記載してあります。③の「前回の事業評価結果の反映状況」については、昨年いただいた評価結果を基にその反映状況が記載されています。前回の評価結果について簡単に申し上げますと、「利用促進策について、地域の温度差が見られること。そして市民病院移転後の状況を踏まえ、鉄道路線や近隣市の交通ネットワークを見据えた取り組みを期待する」との評価をいただいています。この評価に対して、豊川市では、昨年度、実施した市民アンケート結果等を分析し課題を整理しており、さきほどの協議事項においても議論をいただいたとおり、改善の方向性をまとめて具体的な路線の改善につなげていきます。次に④「事業実施の適切性」については、平成23年11月から運行を開始し、平成25年5月には市民病院移転に伴う大幅な見直しを実施しています。そのため、ページ右上の破線で囲まれている評価基準に基づき、「事業が計画に位置付けられたとおり、適切に実施された」と考え、「A」評価としています。次に、⑤目標・効果達成状況についてですが、こちらは利用実績等を用いて、各路線の目標利用者数と収支率に対する達成度をまとめています。現時点で目標を達成している補助対象路線は、千両三上線など一部の路線となっていますので、評価は、右上の評価基準から、「事業が計画に位置づけられた目標を達成できていない点があった」と考え「B」評価としています。次に⑥「事業の今後の改善点」については、目標達成に向けての見直し並びに改善の状況をまとめています。豊川市コミュニティバス全体としては、本日の協議事項のとおり、昨年度の評価や今年度における課題の整理を踏まえ、サービス水準の向上を図るための見直しを進めていきます。なお、当日資料のA4版横書きの「別紙2」については、評価の概要を示す資料となり、本公共交通会議の取組みをPLAN・DO・Check・ActionといったPDCAサイクルにおける項目ごとに整理して作成しています。この資料も含めて所定の様式にて1月中旬までに運輸局へ報告する予定となっています。なお、事業評価の結果については、今後の地域公共交通会議で報告します。以上で協議事項「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、事業評価の作成及び提出、提出後の運輸局との調整などについては、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申し上げます。以上です。

座 長： 何かご意見、ご質問はございますか。

委 員： 27ページの⑤の目標効果達成状況のABCの付け方で、補助金は系統ごとに出しているのですが、まとめてBになっていますが、千両三上と御津線は100%以上目標を達成しているのでA評価をしないと、利用者を含めて地域の方に説明が付きません。評価のAが付けられるところは、つけてください。関連して別紙2の3枚目にチェックのページがあり、収支率が一致しない路線があります。数値は細かくチェックしていただきたいと思います。

座 長： 1月の中旬には評価をまとめる必要があります。大まかな変更がある場合は、再度資料を委員の皆様にお送りすることとし、細かい数字の修正等は再度事務局で確認、修正を行い提出させていただく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： ありがとうございます。次第3「その他」について、事務局から連絡などがあれば、お願いします。

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。次回会議については、来年の3月18日午後1時30分、本日と同じ会場で開催の予定であります。後日、事務局から文書にて、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23回豊川市地域公共交通会議を終了いたします。本日は、長時間にわたり、ありがとうございました。

(以 上)