

第27回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：平成27年12月25日（金） 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（豊川市健康福祉部）
伊藤 充宏 委員（豊川市市民部）
小久保 信 委員（愛知県振興部 瀬古 忠義 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）
鈴木 榮一 委員（愛知県タクシー協会豊川蒲郡支部）
戸苅 敏雄 委員（豊川市連区長会）
加藤 俊英 委員（一宮地区区長会）
渡辺 晴美 委員（音羽連区）
大桑 酉久 委員（御津連区）
柴田 廣章 委員（小坂井連区）
川上 陽子 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）
白木 広治 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）
杉浦 政晴 委員（愛知県東三河建設事務所）
荘田 慶一 委員（豊川市建設部）
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（豊橋技術科学大学客員教授）
- 4 欠席者：山脇 実 委員（豊川市長）
古田 寛 委員（社団法人愛知県バス協会）
岩田 明 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）
鈴木課長、吉田課長補佐、小木曾係長、須藤主任、橋爪主任（人権交通防犯課）
- 6 傍聴人：6名
- 7 次第
 - (1) 報告事項
議題1：平成27年11月までの豊川市コミュニティバスの運行実績
議題2：利用促進事業の取り組み結果
議題3：豊川市コミュニティバス及び豊鉄バス新豊線のバス停位置の変更
議題4：OD調査結果の概要
議題5：基幹路線の運行計画の変更
 - (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の策定

(3) その他

8 議事内容

事務局： 本日は、皆様方におかれましては、年末の大変お忙しい中、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見ましても傍聴は、差し支えないと思われまので、今回の会議は公開とさせていただきたいと思ひます。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おります。公益社団法人愛知県バス協会の古田 寛（ふるた ひろし）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、ご都合により欠席されています。また、愛知県振興部の小久保 信（こくぼ まこと）委員の代理として、瀬古 忠義（せこ ただよし）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、豊川市の山脇市長においては、本日は、他の公務のため欠席させていただいております。

それでは座長、会議の進行をよろしくお願ひいたします。

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、とよかわ子育てネットの伊奈 克美（いな かつみ）委員と、豊川市老人クラブ連合会の川上 陽子（かわかみ ようこ）委員にお願ひいたします。

では、次第に従って、会議を進めます。

報告事項（1）「平成27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・報告をお願いします。

事務局： それでは、報告事項（1）「平成27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利用者数の推移」について、中段の折れ線グラフでは、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。前回会議で報告した期間以降の7月から11月までの利用者数は増加傾向にあり、9月を除き、前年の利用者数を上回っています。特に、平成27年10月の利用者数は、1ヶ月あたり過去最大人数の7,881人となりました。平成23年11月の運行開始から平成27年11月までの49ヶ月間の利用者総数は、約31.7万人となっています。

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、今年度の4月から11月までの7ヶ月間の利用者数が、昨年度と比較して特に増加が見られる路線は、豊川国府線で1,723人、千両三上線で893人、音羽地区地域路線で770人の増で、豊川市コミュニティバス全路線の合計では2,522人の増となっています。一方、平成27年5月に路線の見直しを行った御津地区地域路線については、昨年度と比較して323人減少しており、その状況を分析したところ、御津地区地域路線の利用者の多くを占める御津北部小学校の小学生の利用者の減少や地域内の病院への通院を目的とした利用者が想定していたよりも伸びていないことが主な要因であることがわかりましたので、今後、地域協議会へも分析結果を報告し、知恵を出し合いながら、対応策の検討を進

めていきます。

以上で、報告事項（１）「平成２７年１１月までの豊川市コミュニティバスの運行実績」の説明を終わります。

座長： 只今の説明について、ご質問、ご意見等はございますか。

特に、ご意見、ご質問等ないようですが、基幹路線である豊川国府線、千両三上線、ゆうあいの里小坂井線に関しては、月間の利用者数が増加しているという大変よい報告がありました。一方で、地区地域路線に関しては、利用者数の伸びが見られないという報告もありました。事務局も利用促進策をいろいろ検討している最中なので、委員も意見があったら事務局へご指摘やご意見などいただけたらと思います。

特にないようですので、続きまして、報告事項（２）「利用促進事業の取り組み結果」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（２）「利用促進事業の取り組み結果」について説明します。

「２－１ 夏休み路線バス探検キャラバン」については、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で、豊鉄バスさんの全面的なご協力の下、昨年度に引き続き豊鉄バス植田車庫にて実施しました。予定人数の７０人に対して、８４人の方から応募いただき、事務局による抽選を経て、６４名の方に参加いただきました。当日、６名の欠席がありましたが、参加いただいた子どもの年齢階層を見ると、小学校の低学年層が比較的多い結果となりました。全体として参加者からは好評をいただいております、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。

次に、「２－２ 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で、運行事業者に協力をいただき、東三河地域８市町村が連携し、東三河地域一体で、夏休み期間中、小学生の運賃を片道一律５０円とするものです。下段の表は、各年度の事業実施期間中の豊川市コミュニティバスの各路線の利用状況を示し、平成２７年度の利用者合計は、延べ４６６人で昨年度並みの結果となっています。路線別に見ると、ゆうあいの里小坂井線、音羽地区地域路線の利用が昨年と比較して１．５倍程度増加しています。なお、豊鉄バスさんの豊橋・新城・渥美の各営業所の合計は、１０，３５４人で、昨年度と比較すると４００人程度減少した結果となっています。来年度については、各市町で行われる大きなイベントとの連携・強化などの改善策を検討しながら、引き続き本事業を行っていきたいと考えています。

続いて、「２－３ 豊川市１日フリー乗車券」について説明します。本事業は、豊鉄バス、豊鉄タクシー、協賛企業の理解・ご協力の下、平成２７年１０月１日から１１月３０日の２ヶ月間実施しました。資料に「豊川市１日フリー乗車券」の広報チラシ、今年度の販売枚数、利用者総数を示しています。今年度は、中日新聞の地元折り込み誌である「スポーツとよかわ」での告知や協賛企業のＪＡひまわりのＪＡの会報誌への掲載等、新たな広報活動も展開しました。期間中の販売枚数は合計３２８枚で、各路線の利用総数は延べ５８１回でした。なお、昨年度の販売枚数は３２０枚であり、昨年度並みの結果となっています。協賛企業から特典の利用状況を確認したところ、店舗に新たに来客された方も相当数いたということも聞いており、平成２７年１０月

の過去最大の利用者数の増加要因の一つとも考えています。来年度については、10月からの通年運用を念頭に入れながら、本事業を進めていきたいと考えています。

以上で、報告事項(2)「利用促進事業の取り組み結果」についての説明を終わります。

座長：事務局からの報告・説明に対して、ご質問、ご意見等はございますか。

委員：会議資料3ページに、豊川市1日フリー乗車券の10月・11月の販売枚数の数値が、大人と小人の合計で示されていますが、内訳を教えてください。

事務局：1日フリー乗車券販売枚数の合計328枚の大人と小人の内訳については、大人が303枚、小人は25枚でした。なお、参考までに昨年度の販売状況は、大人が300枚、小人が20枚の合計320枚でしたので、傾向としては昨年度と同様の実績と捉えています。

座長：よろしいですか。

委員：理解しました。

座長：他にいかがですか。

夏休み路線バス探検キャラバンでご協力いただいた豊鉄バスからご意見等があればお願いします。

委員：夏休み路線バス探検キャラバンは、好評の事業であり、今年度は8月8日に実施しました。イベントの内容は、昨年度と同様にバス車両との綱引きや、車両整備工場の見学、バスに乗ったままでの洗車機体験などを実施しました。子どもは将来のバスの利用者ということでPRをさせていただきました。今後も引き続き実施していきたいと考えていますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

座長：ありがとうございました。このような地道な活動は、とても大切だと思われるのでこれからもご協力をお願いしたいと思います。

他にいかがですか。なければ、ご確認いただいたということで進めます。

報告事項(3)「豊川市コミュニティバス及び豊鉄バス新豊線のバス停位置の変更」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(3)「豊川市コミュニティバス及び豊鉄バス新豊線のバス停位置の変更」について説明します。

「3-1 御津地区地域路線「海音寺西」バス停位置の変更」について説明します。御津北部小学校に近接する、御津町広石地内の「御津地区地域路線(ハートフル号)」の「海音寺西」バス停について、従前の設置場所における宅地造成工事により、5メートル程、愛知御津駅側へ移設を行っています。変更はバス停の位置のみで、ダイヤや運行ルート等の変更はありません。なお、バス停の設置・利用に関しては、関連する地権者や公安委員会等の関係者にご了解をいただいています。平成27年10月21日に移設済みとなっています。

続いて、「3-2 豊鉄バス新豊線「一宮総合支所」バス停位置の変更」について説明します。豊川市一宮総合支所に隣接する一宮民俗資料館付近にありました「豊鉄バス新豊線」の新城方面の「一宮総合支所」バス停について、利用者の乗降時の更なる安全性の向上のため、歩道・道路幅員がより広い一宮農業者トレーニングセンター付近に50メートル程、移設を行いました。バス停位置の変更のみで、ダイヤ・運行本

数等は変更ありません。移設については、平成27年11月16日に実施済みです。

以上で、報告事項(3)「豊川市コミュニティバス及び豊鉄バス新豊線のバス停位置の変更」の説明を終わります。

座長： バス停位置の変更について、既に実施済みということで事後報告となっています。現在は変更後のバス停位置で運行しています。これについて何かご質問、ご意見等がございますか。

御津地区地域路線の海音寺西のバス停に関して、設置の際に地権者の許可はいただいていると思いますが、資料の写真のとおり墓地の前になります。地元や墓地の所有者であるお寺と協議いただきながら、バス停の美化や墓石等へのいたずら防止について注意を払っていただきたいと思います。この変更は、本年の10月からで、移設後、約2ヶ月が経過していますが、これまでに問題等はございませんか。

事務局： 特にありません。

座長： 他にご意見等なければ、確認いただいたということで進めさせていただきます。

続きまして、報告事項(4)「OD調査結果の概要」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(4)「OD調査結果の概要」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ことを目的として、10月下旬に豊川市コミュニティバス全線並びに豊鉄バス新豊線・豊川線の豊川市内の区間において、どのバス停で乗車してどのバス停で降りたか、また乗り継ぎの状況など、利用の実態を調査したものです。時間の都合上、詳細については、平成28年3月開催予定の次回会議で報告させていただき、今回は「調査結果の概要」に絞って説明します。

では、「4-1 調査の結果の概要」について説明します。「(1) 調査日」は、10月下旬に豊川市コミュニティバス全線については5日間、豊鉄バス新豊線・豊川線の豊川市内の区間については2日間の調査期間で実施しています。

次に、「(2) OD調査の方法」については、豊鉄バス新豊線・豊川線並びに豊川市コミュニティバスの豊川国府線・一宮線については調査員が各路線の全便に乗車し、利用者に対して聞き取りを行っています。その他の路線については、運転手から車内にて調査カードを利用者に配付し回収しています。

続いて、「(4) 調査の結果」については、今年度は2,344人の方に回答をいただいています。回答者数を昨年度と比較すると4%、82人増加しています。

続いて、会議資料の7ページについて一部内容に誤りがありましたので、本日配布した、A3版1枚の資料に差替えをお願いします。

「4-2 回答者属性など」について説明します。今年度は、豊川国府線等で利用者が増加するなどの変化が見られたため、利用者の属性や利用実態に大きな変化がないかどうかを確認しています。上段のグラフは回答者の性別を示し、一番上の棒グラフが平成26年度の豊鉄バスも含めた総計による男女の構成比、その下は、今年度の調査結果による路線ごとの男女の構成比、そして一番下が今年度の回答者総数での男女の構成比を示すものです。昨年度の総計と今年度の総計を比較すると構成比に大きな変化はない結果となっています。

次に、下段の表についてですが、これは回答者の年齢内訳を示すグラフとなります。

昨年度と比較し、主要な利用者と考えられる60歳以上の利用者数も含め、各年齢層ともその構成比に大きな変化はない結果となっています。

次に、右側のグラフは、バスの利用目的の内訳を示すもので、総計を昨年度と比較すると通院目的が若干減少しており、その分、通学目的が若干増加している結果となっています。この主な要因は、豊川国府線及び豊鉄バス新豊線・豊川線での通学利用の増加によるものと思われます。また、一般的に天候が雨の場合、通学利用が増加する傾向にあります。今回の調査において、調査日の午前中が雨だったこともあり、特に豊鉄バスにおける通学利用が増加したことが主な要因だと考えております。なお、詳細な分析結果については、次回の会議にて報告します。

以上で、報告事項(4)「OD調査結果の概要」についての説明を終わります。

座長： 10月の末に本調査を実施しました。これについて、詳細の分析報告は次回会議にて説明をするとの報告でした。本日は、属性等などの大まかな集計結果を報告していただいておりますが、これについて何かご質問、ご意見等がございますか。

音羽線の利用者の男女比が極端に異なるのが気になりました。特徴など感覚的なものでよいので、事務局で説明はできないでしょうか。

事務局： 今年度のOD調査については、データの詳細を分析中です。音羽線に関しては、音羽方面から国府駅を経由後、豊川市民病院を経由し市役所まで乗り入れている路線ですが、OD調査の結果の速報を見ますと、特に豊川市民病院までの利用が多くなっています。平成26年度と平成27年度の状況を比較しても、利用者数は伸びています。音羽地区から豊川市民病院までの区間の中で、どこのバス停の利用者数が多いのか調べて見ますと、買い物が可能なスーパーのヤマナカ御油店バス停や国府駅バス停の利用者が多くなっています。ピアゴ国府店は国府駅バス停より近く、買い物目的での利用もあると考えられます。買い物目的での利用者は、男性よりも女性の方が比較的多いと想定されることから、音羽線は女性の利用が多いという結果に繋がっていると想定されます。

座長： ありがとうございます。

委員： 利用目的別の内訳の中で、豊鉄バスの回答者数のN値が664となっていますが、性別は944、年齢別は950という数値が出ており、回答数のN値に開きがありません。原因は何でしょうか。

事務局： 豊鉄バスの結果の中で性別の回答総数のN値は944、年齢別のN値は950、そして利用目的別のN値は664のため、ご指摘のように利用目的別のN値に関してはその他の設問のN値と比べてかなりの差が見られます。OD調査はアンケート調査のため、回答をしなかったり、拒んだりする方もいます。基本的にはアンケート調査は強制ではないので、利用目的は回答いただけなかった方がいると思われます。豊鉄バスの路線に関しては、調査員が各路線の全便に乗車して、利用者に聞き取りを行うという作業の中で、利用者がバスの利用目的の質問について回答を控えさせていただいたということもあったと考えられます。また、調査員も無理に聞き出すことはせず、回答いただける範囲内で回答を得たということであると思われますが、あまりにも差が大きいため再度、分析をさせていただきます。

座長： 事務局からの説明でよろしいですか。

委員： はい。

座長： ありがとうございます。今回はこの3つの設問に関する報告だけですが、回答者の年齢別内訳を路線ごとに見てもそれぞれで大きく異なっています。高齢者の方の利用が多い路線もあれば、若年層の20歳代、30歳代で多くの利用をいただいている路線もあります。10歳代以下の利用の多くは、小学生・高校生など児童・生徒の通学利用だと想定されますが、各路線で特性があるということがわかります。目的を見ても、通院だけではなく買い物や娯楽等々で使っているという路線も随分あるように感じます。豊鉄バスの利用者の利用目的は様々ですが、全体的に見ても路線によってかなり特徴的な利用形態が発生しています。コミュニティバスが走るという一つのサービス形態だけで、市全体のバス路線網を考えようとすると、中々難しいということが資料から読み取れます。もう少し分析をしていただき、路線ごとの特徴を明らかにした上でこれからのサービスの提供を検討することが大切であると思います。先ほど、利用者数が増加している路線と、まだ伸び悩みまたは減少している路線もあるとの事務局からの報告の中で、年齢階層や利用目的とも関連づけをしながら分析を進める必要があると感じます。この結果は、3月の次回の会議で示すということですが、事務局も少し注意して分析をしていただければと思います。

委員： 利用目的の集計結果において、調査日が雨天であり通学利用者の増加により豊鉄バスの通学目的での利用者が増加したという説明があったため、昨年と比べて回答者数が増加したという理由は理解できました。一方、豊鉄バスの利用者の年齢別内訳を見ると、10歳代以下が大変少なくなっているため、意外に感じました。具体的な分析は今後進めるとのことですが、分かっていることはありますか。

座長： 調査日当日の天候が雨天だったため、学生の利用者もいたと想定されますが、10歳代の利用者が少なく20歳代の利用者が多く見られるため、ご指摘のような疑問も感じます。事務局で分析できていますか。

事務局： 詳細な分析はできていません。豊鉄バスの調査日は、平日が10月20日の火曜日の1日間、休日が10月24日の土曜日の1日間、合計2日間の調査でした。このうち、10月20日の火曜日の平日調査当日の午前中に雨が降ったという事もあり、全体的に見ると通学目的での利用が多かったと想定されます。年齢別内訳とのかい離が見られるので、再度よく分析させていただきたいと思います。

座長： 先ほど委員よりご指摘いただきましたが、豊鉄バスの利用目的別のN値が664であり、同一調査の中で、回答者数のN値に300人程度のかい離が見られる点が気になります。他の豊鉄バス以外が運行している豊川市コミュニティバスの路線は、調査を5日間実施したということですが、各設問において回答者数のN値に大差はありません。豊鉄バスの調査日にイベント等で特異日となるような利用が多く見られたという事象もないため、分析する際に気を付けて分析する必要があります。

他にいかがですか。特にないようですが、次回会議の際にまた気付いた点などをご指摘いただければと思います。

続きまして、報告事項(5)「基幹路線の運行計画の変更」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(5)「基幹路線の運行計画の変更」について説明します。

「5-1 検討フロー図」は、平成28年10月の見直しによる運行開始を目指して、具体的にどのようなことが必要で、現在、どの時点にあるのかということを示すものとなります。

「5-2 豊川国府線、音羽線、御津線の運行形態の見直しの方向性の確認」についての「改善の方向性」の図には、市全体としてのバスのサービス水準の向上を目指して、豊川市民病院から東側の区間については、豊鉄バスと重複する区間もあることから、豊鉄バス主体での運行を想定しながら、豊川市コミュニティバスの運行本数を減便し、その分を利用が多い豊川市民病院から西の区間の運行本数を増便すること、そしてこの改善に際して、バス車両は現状の路線ごとに1台での運用として、運行経費を現状より増加させないことを基本とする方向性を再確認しています。

「5-1 検討フロー図」をご覧ください。見直しによる運行については図のような順序で作業を行っていきます。運行ダイヤ素案の検討、次にステップ1として、OD調査などにより移動実態を把握し、見直しの方向性と利用実態が同じ方向を向いているかどうかを確認します。

ステップ2でダイヤ案の検討・作成を行います。ダイヤ案の作成においては、主なチェック事項として、1 バス停車スペースの検証ですが、これは、豊川市民病院の例を挙げると、豊川市民病院では、バスの駐車スペースはほとんどない状況であり、さらには多数のバスが乗り入れる結節点となっているため、バス停や敷地内にて駐停車することが困難な状況です。そのためダイヤを調整することにより、その課題をカバーする必要があります。そして、2 運行事業者との調整については、法を遵守した安全運行のため、運転手の運転時間や休憩時間が適正かどうかなどの調整が必要となります。次に、3 遅延に対する時間的なゆとりの確認については、これは豊川市民病院を、他の路線への乗り継ぐハブ的なバス停と想定した場合に、ある路線の車両が交通渋滞等により遅延した場合に乗り継げないケースを防ぐためにある程度ダイヤに余裕を持たせる必要があります。次に、4 運行経費の検証については、見直しによって運行経費がどの程度になるかという検証を行う必要があります。最後に、5 基幹路線と接続する地域路線との確認・調整ということで、国府駅等での地域路線との乗り継ぎ利便性の確保など、各種の調整が必要となり、現在は、このステップ2の段階となっております。

そして、ステップ3として次回、平成28年3月開催予定の会議にてダイヤ案の確定を行い、平成28年10月の見直しによる運行開始を目指していきます。

「5-3 運行計画のモデル案」では、見直しのモデル案の考え方並びにモデル案で運行した場合の運行経費の状況を示しています。なお、このモデル案はあくまでモデルであり、案の1つであるためこの案で決定ではありません。今後は最新のOD調査結果の分析を行うなど更なる検討を重ね次回会議以降、ダイヤ案を示す予定です。

この「モデル案の考え方」については、午前中の運行については豊川市民病院など目的地へ向かう利用形態が中心となっているため、豊川国府線の豊川駅前方面への運行や、音羽線、御津線の豊川市民病院や市役所までの運行は、概ね現状の利用実態に即して大きく変更はしていません。一方、午後では豊川市民病院や市役所方面から音羽・御津地区へコミュニティバスで帰宅できるようにするため、国府駅から豊川市民

病院までの区間でなるべく各路線の運行時間が重複しないように配慮しながら、国府駅での乗り継ぎを中心とした運行形態としています。また、ある程度の利用者を見込むことができる豊川国府線における豊川特別支援学校の通学のための運行については、現状と同じ時間帯に確保しています。

次に、「モデル案の結果概要」は、運行本数としては豊川市民病院より西側の地域については概ね現状より1本増便となります。また、国府駅での乗り継ぎも含めると市の西側の地域から豊川市民病院方面への接続本数は現状よりも増便となります。運行経費の面では、ほぼ現状並みとなる想定です。

続いて、「各区間の運行本数」では、豊川国府線、音羽線、御津線の各路線の区間ごとの運行本数を示しています。豊川国府線を例にとると、豊川駅前方面、ゆうあいの里方面いずれも、ゆうあいの里から国府駅までの区間では5本から6本、国府駅から豊川市民病院の区間においては豊川駅前方面では5本から6本、ゆうあいの里方面では5本から7本に増便となります。一方、豊川市民病院から東側の区間については、5本から3本に減便となります。なお、参考として図の一番下には豊川市民病院から豊川駅前までの区間における豊鉄バスの運行本数が示してあり、豊川市民病院から豊川体育館前・市役所の区間では平日5本、休日4本運行されています。なおカッコ書きの本数については、豊川市コミュニティバスが運行している時間帯に運行されている豊鉄バスの運行本数となり、豊川駅前方面では平日4本、休日3本となっています。

そして音羽線、御津線の運行本数の状況を見ると、概ね各地区1本程度の増便となっています。また、ページ下段右側には各地区から豊川市民病院までの区間における運行本数の状況を示してあり、御津線を例にとると「あかね児童館」から「豊川市民病院」までの区間における運行本数は、豊川市民病院方面が5本から7本に増便となっていますが、カッコ書きの運行本数は、7本のうち1本は国府駅での他の路線との乗り継ぎによる接続本数を示しています。以上がモデル（案）における運行本数等のシミュレーション結果となります。

続きまして、「5-4 運行形態のイメージ」について説明します。ページ上段が、豊川国府線・音羽線・御津線の現行のダイヤをそれぞれの路線別、時間帯別に棒グラフで示したイメージ図となり、下段が、モデル（案）でのダイヤのイメージ図となります。なお、下段のイメージ図については、運行事業者とも未調整の段階のため、あくまで効率化に際して考慮した点を示す基礎的な資料とお考えください。

それでは、ページ下段の図、上から二段目の豊川国府線の11時台のグラフをご覧ください。この時間帯では、現行は「ゆうあいの里」から「豊川駅前」までの運行とされていますが、見直しモデル案では「ゆうあいの里」から出発し、他の路線との乗り継ぎを考慮しながら「豊川市民病院」折り返しでの運行となっています。また、17時から18時台においても現行の「豊川駅前」から「国府駅」までの運行を、他の路線との乗り継ぎを考慮しながら「豊川市民病院」折り返しでの運行としています。

次に、音羽線の14時台から18時台を見ると、現行は「グリーンヒル音羽」を出発し「市役所」での折り返しの運行となっていますが、「豊川市民病院」または「国府駅」折り返しでの運行とし、音羽地区から「国府駅」までの区間における運行本数の

増便に対応しています。

次に、御津線の10時台から12時台を見ると、現行は「あかね児童館」を出発し、「市役所」での折り返しの運行となっていますが、モデル案では「市役所」までは乗り入れずに「豊川市民病院」折り返しでの運行としています。また、御津線と音羽線の12時台を見ると「国府駅」において音羽線との乗り継ぎを示す赤色の矢印が示され、これは音羽方面から「豊川市民病院」に行く場合に、音羽線を「国府駅」で降車し、「国府駅」から御津線を利用すれば「豊川市民病院」に到達することができることを示しています。また、御津線の13時台から18時台を見ると、他の路線との接続を重視しながら、現行の「市役所」まで乗り入れる便の運行本数を減便し、御津地区から「国府駅」または「豊川市民病院」までの区間における運行本数の増便に対応しています。

以上が、モデル案でのダイヤの概要の説明となりますが、冒頭で説明したとおりダイヤ案の作成には様々なチェックすべき事項があります。そのため最新のOD調査結果などを分析しながら、より効果的、効率的なダイヤ（案）を関係部署や運行事業者とも調整の上、次回以降の会議にて示す予定です。

以上で、報告事項(5)「基幹路線の運行計画の変更」についての説明を終わります。

座長： ありがとうございます。細かい部分までいろいろ検討しながら進めていることを含め、事務局より説明いただきました。これについて何かご質問、ご意見等はございますか。

先ほどの事務局からの説明の中の検討条件、チェック項目のところを補足しますと、豊川市民病院のバス停が新設される際に、以前の豊川市民病院はバス停車スペースがなかったため、バスの到着用のスペースを1台分確保していただいた経緯があります。結果的にバスの到着スペースが1台分しかないため、多くのバスの本数を捌くには、豊川市民病院のバス停で複数路線のバス路線が到着可能なように到着時刻をずらしてダイヤを組むことが大変な作業というのは、ご理解いただけるかと思います。バスが2台3台同時に到着する場所の確保が、現在の豊川市民病院の敷地内では難しく、事務局が説明したように、到着時刻をずらしながら調整する箇所もある点も含め、現在検討している最中ということでご理解いただきたいと思います。3月の次回会議には、ダイヤの詳細を示す予定という説明があるため、検討に向けた注意点などはないでしょうか。

豊川国府線の利用者が昨年と比較して1,500人以上増加している状況下で、よりよい仕組みへ改善しようとしている所ですが、今現在の利用者が、バス路線の改正後に逆に不便になり、利用者数が減少してしまっただけでは意味がありません。こうした事も含めて、報告事項にあったOD調査の分析を進めながら、豊川市の西側から豊川市民病院を跨ぐ利用者の割合、市の東側から豊川市民病院を跨ぐ利用者の形態・状況を把握する必要があります。直近の利用実態も配慮しながら、事務局が運行計画を練る作業を現在行っています。

その他、いかがでしょうか。

委員： 豊川市民病院を跨ぐ利用者数や割合に関して、感覚的な把握はどうでしょうか。豊川市民病院の手前までの利用者数の割合と豊川市民病院を通過する利用割合など大雑

把でよいので、今のデータで分かりませんか。

事務局： 先ほども説明をしたとおり、OD調査の分析は、詳細分析をしている最中ですが、結果の速報値から判断する限り、豊川市民病院を跨ぐ利用は、音羽地区や御津地区の西側方面から東側方面への利用で多い傾向があります。この、西側から東側へ豊川市民病院を跨ぐ利用では、御津線の利用者数は横ばいから若干減少の傾向があります。また、音羽線については、増加している傾向にあります。さらに、豊川市民病院を越えて体育館前バス停までの利用者数は、微増の傾向にあるため改善の方向性でまとめている豊川市民病院の東側方面の減便についてこれらのことを配慮する必要があります。また、新豊線・豊川線は姫街道を豊川市民病院から豊川駅方面に向け走行していますが、豊川市コミュニティバスについては文化会館から保健センターの間は姫街道から逸れてルートが変わっている点も考慮しなければなりません。事務局内ではこのモデル案を作る段階の様々な案の中では、思い切ってこの東側の本数をさらに減便するという案も検討していますが、豊川市民病院の東側での利用が全く無いというわけではありませんし、また、新豊線が運行していないルート上にあるバス停の利用者もいるため配慮が必要です。新豊線・豊川線が運行していない地域周辺には文化会館や保健センター・勤労福祉会館といった主要な施設も立地しています。しかしながら、比較的、午前中の便は利用者数が多いですが、午後の便は利用者数が少ない状況にあります。現在、便ごとにどれくらいの利用者が豊川市民病院を跨いで東側への移動しているのか、また、利用が増加傾向にある豊川体育館前のバス停で乗り継ぎをし、その後どこへ行かれているのかなど、乗継先の利用者の流れについても把握する必要がありますと考え、詳細な分析を行っている状況です。

御津線・音羽線の豊川市民病院を跨いで東側の利用は微増している状況にありますが、終点の市役所まで行かれる方が増加しているかということ、ほとんど増えていません。一方、豊川駅前から豊川市民病院を跨いで西側の方面へ行く利用も増加しています。西側方面に関しては、豊川駅方面から豊川市民病院の区間の利用者数も増加していますし、豊川市民病院からゆうあいの里への利用が増加したというのが、豊川国府線の増加の最大の要因となっています。ゆうあいの里と国府駅、もしくはゆうあいの里と豊川市民病院の間の2つの区間の利用者数が平成26年度と27年度の数値を比較した場合、かなり増加していることもデータで示されているため、この辺も豊川市の西側の本数を増やして行くときに配慮しなければならない点です。

会議資料に示しているモデル案ですが、現状と同程度の運行経費とする条件下で市の西側の運行本数を最大限増やし、東側は可能な限り減便を少なくしたという案です。豊鉄バスの運行本数が豊川市民病院と豊川体育館前、さらには豊川体育館前から豊川駅前までこれほど多く運行されていることを勘案すると豊川市民病院からの東側の利用者数は微増していますが、音羽方面や御津方面から豊川市民病院までの利用と比較すると伸び率は低い状況にあることから、豊川市民病院での乗り継ぎの必要性はありますが、豊川市民病院と豊川体育館前の区間の運行本数をモデル案よりさらに減便させることも念頭に置きつつ、ダイヤ案を作成していきたいと考えています。

座長： 事務局からの説明のように、利用者が個別に様々な目的、利用形態で乗車いただいております。現在の利用者数が増加となっている現状を見ると、簡単に路線やダイヤを大

大きく変更するというわけにはいかないということがご理解いただけたと思います。そういう意味では利用者数以外にも用地や経費を含めた主要なチェック項目等に関して、事務局は確認作業を慎重に行っているといえます。現在の利用形態で、利用者数が増加の傾向にある点も考慮しながら、利用者数の少ないバス停においても今現在の利用者へのサービスも当然確保する必要がある点を考えると、もう少し検討する時間をいただきたいという事ですが、よろしいでしょうか。

本件に関しては、私と事務局との事前打合せにより、今回は報告事項とさせていただいておりますが、時間的に事務局も年度末を迎え、あわただしくなっているのもう少し時間をいただくということをお願いしたいと思います。

他にご質問ご意見等がないようなので、事務局からの報告をこのようなかたちで確認させていただきました。

続きまして、協議事項に入ります。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、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。現在、豊川市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「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」制度を活用し、国補助金の交付を受けて運行しています。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、評価を行う「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、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、委員の皆様にご確認いただき、ご意見などがあればいただきたいと思っております。いただきました意見を踏まえ、中部運輸局愛知運輸支局に提出しますのでよろしく申し上げます。表には左から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豊川市コミュニティバス全体と補助対象路線別にそれぞれ記載しています。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全部で6路線8系統が補助対象路線になります。②事業概要には、補助対象となる運行区間が記載してあります。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を記載しています。昨年は「着実に全体の利用者数が増加しており、評価を適切に実施していることが評価できます。今後は民間バス路線の競合について検討を深めるとともに、更なる利便性向上に向けた議論が展開されるよう期待します。」との評価をいただいております。

この評価に対して、豊川市では、過去に実施したアンケート調査やOD調査の結果等を分析し課題を整理しており、先ほどの報告事項で説明したとおり競合する路線の整理について、改善の方向性に沿って現在、見直しダイヤ案の作成など取り組みを進めている状況です。

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月には豊川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、評価基準に基づき、豊川市コミュニティバス全体と補助対象となるそれぞれの路

線ごとに自己評価を行っています。⑤「目標・効果達成状況」については、利用者数や収支率などの目標数値に対する達成状況について、右上の評価基準に基づき自己評価を行っています。

では、コミュニティバス全体の評価について説明します。③の前の事業評価結果の反映状況については、民間バス路線との重複区間の整理に向けて取り組みを進めている状況である旨の記載をしております。次に、④の「事業実施の適切性」については、「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」については、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が、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のみとなっているので、評価については、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、こちらは、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、豊鉄バス新豊線・豊川線と豊川市コミュニティバスの豊川国府線・音羽線・御津線の重複区間の整理及び平成25年度に実施した基幹路線の評価並びに次の協議事項で説明する形成計画策定に向けて出てきた課題を踏まえ、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。最後に当日資料「別紙2」は、評価の概要を示す資料となり、本公共交通会議の取り組みをP l a n（計画）・D o（実施）・C h e c k（評価）・A c t i o n（改善）といったPDCAサイクルにおける項目ごとに整理して作成をしています。この資料も含めた所定の様式にて1月中旬までに中部運輸局愛知運輸支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、今後の会議にて報告します。

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、事業評価の作成及び提出、提出後の中部運輸局愛知運輸支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お願ひします。

座 長： 地域公共交通確保維持改善事業の評価ということで、これは国から運行補助金が交付されている路線について、毎年同様の書式で自己評価書を国の方へ提出することになっています。来年の1月18日が愛知運輸支局への提出期限であり、来年2月15日には第三者評価の委員会が予定されています。この資料をもとにこの評価委員会への報告が必要となるため、本日の会議で議論いただいた上で承認を得て提出する段取りになっています。この評価の内容について、ご質問、ご指摘等はございますか。

確認ですが、本資料は愛知運輸支局には確認いただいていますか。

事務局： 本会議に際し、行った事前打ち合わせの段階で、一度目を通していただいています。

座 長： 最終原稿ではないということですが、いかがでしょうか。前回の第三者評価委員会では、豊川市に関しては国から適当な評価をしていただいています。豊川市コミュニティバスについては豊川市民病院から市役所間の姫街道周辺において新豊線・豊川線とはほぼ同一区間を運行しているため、自己評価をしっかりと実施するようとの評価を受けました。そこで、本日の会議の前章で示したように、現在ダイヤ案に関して検討中という流れになっています。実は、この提出用の資料のチェックに使用する利用

実績の期間は、昨年の10月から今年の9月までとなっています。しかし、本日の会議の報告事項(1)の利用者数を見る限り、今年の10月に月間利用者数の最高値を記録しており、昨年比では、10月、11月は利用者が随分増加しているとの報告があった中で、今年の9月までの1年間の利用者数の数値で評価・報告しなければならないこととなります。これらの状況をどのようにとらえるか難しい中で、事務局が作成した自己評価(案)を示したものです。

ご質問、ご意見等はございませんか。特に、地元の委員はいかがですか。

特に意見等がないので、私から質問しますが、会議資料11ページの⑤の達成状況の評価に関する事項でA評価とB評価があります。A評価とB評価を判別する境界線をどこで引いたのか疑問に感じます。想像するに、達成状況が100%を下回った項目をB評価で100%を上回ったのはA評価としたと思われます。意図的にC評価を付ける必要はないと思っていますが、達成状況が同じB評価の中でも差異があるのが気になります。A評価とした項目には、評価を細分化する必要はないと思いますが、B評価の項目との差に関しては、整理しておく必要があると思います。さらに、同じB評価でも利用者数が増加しても収支率が想定したように上がらないとか、なかなか難しい点に関して記述しているので、この辺りのコメントの仕方を少し整理しておく必要があります。「収支率が下回った」、「利用者数が上回った」という結果に関する率直な記述もよいですが、なぜ目標を達成できなかったかということを示す必要があると思います。

例を挙げると、一宮地区地域路線がB評価となっています。達成状況は人数でいくとほぼ97%、収支率の目標からいうと58%という中でこのコメントや改善点について、もう少し具体性のある記述が必要だと思います。バス同士の接続の利便性の維持についてのところですが、ここは少し接続の利便性を重点的に見るなどの表現が必要かという感じがします。この場で直ちに適切な文章が言えるわけではないですが、改善の方向、いわゆる目的達成状況について、資料では赤字で示されていますが、改善の方向性を個別に整理しておく必要があります。文章表現として、「検討している最中である」はよいと思いますが、具体的に維持に努めるという意味か、収支率をそこまで私たちは考えるのかという点について明確に区別や記述をした方がよいのではないのでしょうか。

1点確認ですが、事務局は今日の会議で指摘された内容を、修正するという理解でよろしいですか。

事務局： いただいたご意見を考慮しながら、修正・対応をさせていただきます。

委員： 座長より話があったように1日あたりの利用者数の目標と、収支率の目標のバランスが悪い部分があります。目標を立ててこのような結果なので、今回の提出分は仕方がないですが、次回提出の際は目標の立てかたも含めて検討していくことも必要です。

また、目標の立て方についても改善の留意点等で評価として書き込んだ方がよいと感じます。細かい点については事務局、座長、副座長とも相談しながら提出していくことにさせていただければと思います。

座長： ありがとうございます。他に何かご指摘の点があったらぜひお願いします。

本日の会議資料の11ページは全国で統一された書式であり、全国一律この形で提

出する必要があります。カラー印刷のA4サイズの横書きの別添資料2は、中部運輸局管内で今後いろいろなサポート、仕組みを作っていく上で、各自治体の状況を把握していくための中部運輸局独自の様式であり、当資料は国土交通省の本局ではなく中部運輸局の方で保管されることになっています。

委員： 1日フリー乗車券の使用は、今年の秋に2か月間実施していますが、春にも実施するとか、実施期間を増やす計画はありますか。こうした工夫により、利用者が増えればよいと思います。

座長： 中部運輸局様式の工夫した点の欄に1日フリー乗車券の事が記述されていますが、少し気になりました。工夫した点のところに1日フリー乗車券のことを記述するよりも、PDCAサイクルでチェックし、アクションの点で1日フリー乗車券の事を記述してはどうでしょうか。委員から意見があったように、1日フリー乗車券は期間限定などところもあり、これから継続して実施するという意向の場合、工夫した点ではなくアクションの面での記述が妥当だと思われます。事務局の方で、これらの件で見解を持っていますか。

事務局： 1日フリー乗車券については、昨年度、今年度ともに10月・11月の2か月間限定で実施しましたが、来年度以降については、本日の議題である来年10月の基幹路線の見直しに合わせ、通年運用を実施していきたいと考えています。ただし、今後、公共交通会議にてその内容の詳細についてご議論いただくことが必要となります。また、ご指摘をいただいた1日フリー乗車券の記述については、愛知運輸支局にもご指導をいただきながら調整していくことでお願いします。

座長： 内容に関してどこまで評価書に書き込むかによると思いますが、中部運輸局に提出するA4版資料の最終ページ、実施の項目の文末に「仕組み作りの参考としていく予定である」と表現している点が、今の指摘につながって行くと想定されます。豊川市の関係部署などと相談し、記述の仕方は市内部での調整が必要ですが、方向性などについて記述可能な範囲でいただければ中部運輸局や愛知運輸支局も、豊川市の事業に関して評価が高くなると思われるのでよろしくお願ひしたいと思ひます。

その他いかがですか。なければ、愛知運輸支局の委員からもご指摘いただきましたが、本資料の記述について、修正なしで提出するわけではないため、文言の修正等については事務局と愛知運輸支局とも相談させていただき、座長や副座長も加わって正式な提出用の書類にさせてもらうことでお願ひしたいと思ひます。提出期限が来月の18日と実際には2週間ほどしか時間はありませんが、事務局などで対応することで、ご了承いただけますか。

<異議なしの声あり>

座長： 異論がないということで、了承いただいたということで進めさせていただきます。続きまして、協議事項(2)「豊川市地域公共交通網形成計画の策定」について、事務局より説明・提案をお願いします。

事務局： 続いて、協議事項(2)「豊川市地域公共交通網形成計画の策定」について説明します。本市では、市域全体の公共交通のあり方を定めた10ヵ年の計画である「豊川市地域公共交通総合連携計画」(以下「連携計画」)を平成23年3月に策定しています。平成26年の法改正により「地域公共交通網形成計画」(以下「形成計画」)という新

しい計画が法律に位置づけられることになったため、現在の連携計画を一部見直し「形成計画」への移行を目指していくこと並びにその骨子について前回会議までにご承認をいただいた状況となっています。

それでは、「7-1 連携計画からの変更点の概要」について説明します。表には「連携計画の目次」が示されており、右側には「形成計画を策定するにあたって必要となる記載事項」を示しています。この表は連携計画の目次と対比して、連携計画に記載できているもの、記載がなく加筆が必要となるものを示しています。表を見ると形成計画の策定にあたって記載が必要となる事項については、記載に努める事項となっている赤字の⑧以外の事項については、現在の連携計画でカバーできていますので、連携計画での記載を活かしながら新たな記載事項を加えた形で形成計画に移行することを基本として作成しています。また、平成23年11月の運行開始後4年ほどが経過していますので、アンケート調査結果等を基に連携計画での取り組みを総括し、そこから見出された新たな課題についての対応方針等も併せて形成計画（案）に記載しています。なお、事前に配付した計画（案）の本編の具体的な内容については、後ほど説明します。

次に、「7-2 主な変更点」について説明します。ここでは形成計画の策定にあたって連携計画からの主な変更点について、4点ほどにまとめてありますので、順に説明します。

まず、(1)「まちづくり、観光振興施策との連携」については、本市のまちづくりの最上位計画である豊川市総合計画が平成28年度から10年間の計画期間により、第6次総合計画として新たに策定される予定となっています。そこでは少子高齢化に対応するため「拠点」とする主要な鉄道駅周辺に公共施設など都市機能をコンパクトに「集約」させることにより将来にわたって持続可能かつ、利便性の高いまちの構造を目指すことが示されています。また、観光振興の面では平成27年3月に策定された「豊川市観光基本計画」において、観光地を巡る公共交通網の情報発信等が示されています。そのため本計画ではまちづくりや観光振興施策との整合を図りながら、地域全体を見渡した持続可能な公共交通網の形成を目指していきます。

次に、(2)「バスのサービス水準・利便性の向上」については、先ほどの報告事項で説明したとおり、コミュニティバスの保有車両を最大限活用し、市全体としてのサービス水準の向上を図るため、豊鉄バスと一体となって市内バス路線網の効率化を図るとともに、移動ニーズが多い公共施設や交通結節点までのアクセス利便性を高めていきます。また、1日フリー乗車券の通年運用やmana等のICカードの導入、そして移動ニーズの高い豊川市民病院等の公共施設への移動に対応するため、ゾーン制運賃の一部見直しを目指していきます。

次に、(3)「周知・広報活動の強化」についてですが、こちらは市内の各地域の間でもコミュニティバスに関する認知度に差があるということがアンケート結果によって判明していますので、バスの体験イベント等を通じて公共交通の利用意識や認知度の向上を目指していきます。また、わかりやすい公共交通マップや時刻表などを作成し、より公共交通を利用しやすい環境を整えていきます。

最後に、(4)「高齢者の増加への対応」については、本市においても65歳以上の

高齢者の増加が予測されています。そうした中、高齢者が関わる交通事故の発生率や高齢者の運転免許証の保有率が増加傾向にあります。そのため、高齢者が過度に自動車に依存することなく、安全、安心して移動可能な交通体系を目指していきます。

続きまして、「7-3 今後のスケジュール」について説明します。今回の会議において形成計画（案）について協議し、その後、市民への意見募集等を経て、平成28年3月開催予定の次回会議にて最終的な計画（案）を提案させていただき、委員の皆様のご承認を得た後に国との最終的な調整を経て国へ提出し、平成28年の4月頃に形成計画の公表を予定しています。

続きまして、形成計画（案）本編の主要な部分について説明しますので、A4版・別冊子の「豊川市地域公共交通網形成計画（案）」をご覧ください。全体の構成としては、まず「形成計画作成にあたっての背景や目的等」を示し、次にアンケート調査結果等を基に連携計画の総括を行い、これまでの取り組みを踏まえた課題等を整理し、その課題等への対応に向けての取り組みを示す流れとなっています。

続いて、「1 地域公共交通網形成計画とは」、「1-1 背景と目的」についてですが、ページ下段の図に法改正や上位計画の改訂等に伴い形成計画を策定していく旨を示しています。3ページでは、形成計画と整合する必要がある平成28年3月策定予定の本市のまちづくりの最上位計画である第6次豊川市総合計画の概要を示しています。4ページから5ページまでは、まちづくりに関する計画である都市計画マスタープラン、そして観光基本計画の概要を示しています。

続きまして、6ページ「3. 豊川市地域公共交通総合連携計画の総括」、「3-1 連携計画策定時の計画事業」について説明します。ここでは現在の連携計画における計画事業の現在の進捗状況を表で示しています。表の左から事業項目、その概要、取り組み状況、進捗状況を項目ごとに示しています。概要の2段目「通勤、通学へのニーズ対応」の通学利用については、現在でも豊川国府線において豊川特別支援学校への通学目的での利用があるものの、他の通勤・通学利用については今後の議論となる部分もあるので、取り組み状況としては、「一部実施」、進捗状況としては「丸」としてはいますが、全体としてはほぼ計画どおり順次取り組みを進めている状況となっています。

続きまして、9ページでは「交通結節点の整備」として、体育館前等のベンチ設置の状況を記載しています。また、「バリアフリー対応車両の導入」についても写真のとおり、バリアフリー対応車両の導入を順次、進めています。

次に、10ページ、「公共交通案内の充実」として、「豊川市バスマップ」、「ポケット時刻表」、市民及び来訪者向けに市内の主要施設へのバスの乗り方の例を示した「公共交通利用ガイドブック」なども作成しています。

11ページをご覧ください。ここでは市内バス路線での移動可能エリアについて、コミュニティバスの運行開始によりバスでの移動可能エリアが拡大している状況を示しています。

続きまして、14ページの下段の表では連携計画における目標値とその達成状況を示し、70%から80%の達成状況となっています。

15ページから25ページまでは、平成25年における基幹路線の評価時に実施し

たアンケート調査結果の特徴を各種示しています。17ページ、下段のグラフ「バスを不便と感じる、またはバスを利用しない理由」の図を見ると、その不満の項目として「行きたいところへ行けないから」、「運行本数が少ない」等の回答が比較的多い結果が示されています。続きまして、22ページでは「行きたいところへ行けないから」とする不満の項目について、では「行きたいところはどこなのか」という分析を行っており、次の23ページにおいては、その「行きたいところ」と「バス路線網」との整合がとれているのかどうかという点について分析を行っています。その結果として、大枠では連携計画で位置づけられた交通結節点を中心とするバス路線の骨格や路線網などについては、移動ニーズとの間に大きな相違はないが、このように不満の項目に対して、更なる分析を行い、そこから見出された課題を整理し、その対応方針等を後段に記載していく流れとしています。

続きまして、26ページからは豊川市の特性を踏まえた課題がどのようなものなのかを見出すために豊川市における自動車依存度や隣接市などへの移動ニーズへの対応等、各種の統計結果を示しています。

28ページでは、本市における65歳以上の高齢者が関わる交通事故や高齢者の運転免許証保有率等いずれも増加傾向にあることが示されています。

続きまして、29ページの「5-3 地域公共交通網形成計画に向けた課題の整理」について説明します。ここでは前ページまでのアンケート調査結果の分析により出た課題をそれぞれ示しています。再確認として2例ほど説明します。「バスのサービス水準の向上」についての対応としては、コミュニティバスの保有車両を最大限に活かしてサービス水準の向上を図るため、豊鉄バスと一体となって市内バス路線ネットワークの効率化を図る必要があるものと考えています。次に、「高齢者の移動の足の確保」については、少子高齢化が進行している中、豊川市内においても65歳以上の高齢者の増加が予測されています。これに伴い高齢者が関係する交通事故が増加していくことも考えられることから、高齢者層における公共交通の有効活用などを検討していく必要があるとしています。このように、連携計画に沿ったコミュニティバスの運行開始を中心とした様々な事業の実施結果に対する課題をまとめ、それらを踏まえて形成計画での対応方針等を次ページ以降で掲載していく構成としています。

次に、30ページ「6. 具体的な方針」について説明します。ここでは、平成28年度から平成32年度までの5年間を見据えた形成計画における「将来像」、「基本方針」を示しています。「将来像」、「基本方針」については大きく変更はしていませんが、ページ下段の方針1の下部に「鉄道などの基幹的な公共交通やまちづくり施策と連携した効率的なバス路線網をつくります」との記載については、「まちづくり施策」と連携するとの記載を新たに加えています。また、方針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」という記載の中の「公共交通」としては、鉄道、バス、タクシー事業者等としており、それぞれ明確な位置づけを加えています。

続いて、34ページでは、基本方針にそった基本目標を記載していますが、連携計画における基本目標を継承しています。目標(1)については、連携計画では「鉄道や民間バス路線と連携し、各路線の役割分担を明確にして公共交通ネットワークをつくります」となっていますが、前段の基本方針で公共交通の位置づけを明確にしてい

ることに伴い「鉄道、バス、タクシー事業者と連携し、それぞれの役割分担を明確にして公共交通ネットワークを作ります」という表現に変更しています。また、(3)「市民の移動ニーズやまちづくり施策との連携など目的にあった路線とします」という目標では、まちづくり施策との連携を図っていくとの方針の下、「土地利用計画等まちづくり施策との連携も考慮したルートとします」との文言に修正しています。

続きまして、35ページの「8-2 数値目標」については、現在の連携計画で位置づけられた目標値を継続し、引き続きその達成に向けて様々な取り組みを進めていきます。

次に、37ページの「9. 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項」については、形成計画における目標を達成するために実施していく事業を示しています。事業実施主体とスケジュールに関する表をご覧ください。事業の実施項目については、連携計画における事業を継続して行っていくことを基本として、新たな項目は加えていませんが、課題に対応した新たな内容を加えるなど拡充・強化していくこととしています。具体的にはバス交通関連事業の③の「交通結節点の整備の継続」で、今後の路線見直しによる運行に際して、乗り継ぎ利便性の向上が大きなポイントとなるため、「乗り継ぎ情報の提供」について記載を加えています。また、利用促進関連事業の④「新たな運賃支払い方式の導入」として、まずは路線バスからと考えていますが、マナカ等のICカードの導入、そして1日フリー乗車券の導入について記載を加えています。さらに、⑦の「利用促進活動の実施」として、「モビリティマネジメント」と言われる、バス体験イベントや出前講座等を行い、公共交通利用意識の向上を図ることが小学生などの若年層、そして高齢者層を中心として今後、重要であると考えられることから、こうした事業を展開していくことを加えています。

続きまして、45ページの(3)「交通結節点の整備の継続」については、連携計画では名鉄国府駅、諏訪地区、豊川駅の3箇所を重要な交通結節点と位置づけていましたが、今後、豊川市民病院についても重要な交通結節点となることが見込まれるため、新たに豊川市民病院を交通結節点と位置づけ、事業を進めていきます。

次に、48ページの(4)「新たな料金支払い方式の導入」については、ICカードや1日フリー乗車券の導入について新たに位置づけを行っています。

続きまして、49ページ(6)「周知・広報活動の実施」として、今までの取り組みを引き続き行うとともに、高齢者にスポットをあてた周知についても事業を展開していきます。

続きまして、50ページ(7)「利用促進活動の実施」については、(2)「住民との連携による公共交通利用意識の向上」について、地域のバスを守る意識を高めるため、地域協議会とともに意見交換会や勉強会を実施するなど、住民自身が守り育てる仕組みづくりの構築を目指していきます。

続きまして、51ページ「10-1 事業評価の実施」、(1)「PDCAサイクルの構築」について説明します。事業の実施にあたっては、連携計画と同様にPlan(計画)・Do(実施)・Check(評価)・Action(改善)といったPDCAサイクルを行いながら推進していきます。(2)「評価スケジュール」については、平成28年10月の運行計画の見直しを見据え、評価スケジュールを表のとおり変更してい

ます。

以上で、協議事項（２）「豊川市地域公共交通網形成計画の策定」についての説明を終わりますが、次回の会議にて最終案を提案し、皆様に最終的な協議をお願いしますが、今後のスケジュールに沿った関係部署との協議、調整による修正等については事務局に一任していただくことも含めて、ご承認の程よろしくをお願いします。

座長： 豊川市地域公共交通網形成計画の案について、事務局より説明をいただきました。ご質問、ご意見等はございますか。

委員： 豊川市地域公共交通網形成計画に関して、全体の計画を管理するのは、この公共交通会議の場という理解でよろしいですか。形成計画（案）の冊子資料の３７ページの①から⑧までいろいろな事業が列挙されている中には、この会議で扱っていない内容も含まれていると想定されます。形成計画（案）の冊子の記載上は、単に主体が豊川市でも、実際は事務局を運営している人権交通防犯課か、事業内容によっては都市計画課など具体性を持たせた方がよいのではないのでしょうか。更に、計画全体を推進していく責任がある組織がどこなのが、分かりづらいと思います。

座長： ご指摘と考えられますがいかがですか。事務局は回答を持っていますか。

事務局： 本計画の主管課は人権交通防犯課となります。ご指摘いただいたように、人権交通防犯課が単独で事業が推進可能な項目、都市計画部門の関係課や福祉部門の関係課などと実施には連携を図る必要がある事業もあります。本会議には、市の関係部署の部長級の職員も出席・参画しています。事業を推進する際には、他の関係各課や部署とも連携をするほか、人権交通防犯課を中心に公共交通会議の委員にも適宜、報告・提案等しながらご議論いただき、各種事業を検討・実施していきたいと考えています。

座長： 事業の管理、推進に関する記述について形成計画（案）の冊子資料のどこかに追記してはどうでしょうか。また、評価に関する事項は評価でよいと思いますが、実際に事業を推進する体制とか仕組みの項目周辺に、図でもよいので事業推進の体制の加筆が必要だと思います。その結果、責任体制が明確になると思います。また、この地域公共交通会議の役割も加筆しておいた方がよいと思われま。

事務局： 当会議の開催にあたり、愛知運輸支局と事前打合せを実施し、形成計画（案）に関してご指導いただいています。その際にも、地域公共交通会議の内容や役割が曖昧であるというご指摘もいただいているところです。地域公共交通会議の位置づけや、議論する内容、実施事業を具体的に記述するよう事務局にて今後対応します。

座長： その他ご質問、ご意見等はございませんか。

本計画は、平成３２年までの５年間の計画になります。これまで豊川市地域公共交通総合連携計画に基づいて事業を実施してまいりましたが、残り５年間については豊川市地域公共交通網形成計画に基づき事業展開をしていくということになりますので、この辺りの文言をしっかりと記述する必要があります。少し前向きに記述するべきだというような事も含めて、ご指摘いただけたらと思います。

私から確認ですが、本体資料のスケジュールの中に、来年の１月から「意見の募集」を行い適宜対応し、３月の次回会議において委員に最終案を協議に図るというスケジュールになっていますが、意見の募集については何か具体的に方法を考えていますか。

事務局： 正式決定ではありませんが、市民からの意見募集については、形成計画（案）の冊

子を市役所の窓口や各地区の支所等の窓口に設置をしたり、電子媒体により市ホームページに掲載したりするなど考えています。期間は約1ヶ月程度を予定しており、広く市民に意見募集を行う予定です。

座長： 本日、出席の委員も意見募集の時に、再度意見を示す機会があるようです。本日の資料をご覧いただきながら内容等を精査し、傍聴の方も含めお考えがあればぜひご意見を出していただきたいと思います。

委員： 細かい指摘は事務局と今後調整するとして、いくつか指摘をさせていただきます。まず一点目は、会議資料の12ページに連携計画と形成計画の違いの表を示しており、その中で表9の形成計画に関する事項⑧のように記載に努める事項のA)からF)の6項目について新たに記載するということが示されています。形成計画(案)の本体冊子を見る限り、まちづくりについては十分考慮していただいていると思いますが、観光振興に関して、特に豊川市は豊川稲荷を含めた全国的、世界的にも有名な観光地があり、観光などの訪問者への対応に関して豊川市総合計画の中にも記載されていると想定されるため、形成計画(案)の中にも観光対応について盛り込んでいただき、観光振興に対して公共交通がどのような役割を担えるのかの記述をお願いしたいと思います。

もう一点は、D「住民の協力を含む関係者の連携」に関して、座長から話があったように、住民の方の意見を計画に取り込んで欲しいと思います。自治会だけでなく、NPO、老人クラブまたは婦人会等々が「私たちは形成計画についてこのような対応が可能である」という意見があれば、ぜひ取り入れていただきたいと思います。

さらにもう一点、形成計画(案)の冊子資料の51ページに事業評価ということで、PDCA(計画・実施・評価・改善)サイクルの項目より評価を実施し、評価スケジュールについて同ページの下表に示されています。計画全体の評価あるいは路線の評価は理解可能ですが、個々の事業、例えば「利用促進事業」の評価をどのようなスケジュールで実施していくのか、どのような項目で評価していくのかの記述があるとよいと思います。例えば評価を毎年行うのか2年ごとに行うのかということや事業ごとの評価指標も加えるとよいと思います。

座長： 委員からご指摘いただいた点に関して加筆が必要ですので、事務局にて対応をお願いします。

他にご意見等はございますか。

特にご意見等がないようなので、ご指摘いただいた点を踏まえて少しプラスの方向で加筆や追加対応をお願いします。

事務局： 修正できる部分については1月に修正を行い、その後に意見募集等を行っていきたいと考えています。

座長： 本日の会議でいただいた意見は早急に修正、追加をし、対応後に市民への意見募集の場を設け、適宜対応するということがよろしいですか。

<異議なしの声あり>

座長： 委員全員のご了承をいただきました。繰り返しになりますが、市民に意見募集するため、本日の会議では意見がなくても、意見募集の時点でぜひ有益なご意見をいただけたらと思います。よろしくをお願いします。

他に委員の皆さんより何かご意見などあればお聞きしたいと思いますがいかがですか。

特にないようですが、事務局より連絡事項等はございますか。

事務局： 次回の第28回豊川市地域公共交通会議については、平成28年3月8日の火曜日、午前10時より、豊川市役所本庁舎3階の本31会議室において開催予定です。後日改めて開催通知を送付させていただきますので、よろしく申し上げます。

座 長： その他、特になければ、第27回豊川市地域公共交通会議を閉会とさせていただきます。長時間にわたりありがとうございました。

(以 上)