

第29回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日 時：平成28年6月15日（水） 14：00～16：50
- 2 場 所：豊川市勤労福祉会館 視聴覚室
- 3 出席者：伊藤 充宏 委員（豊川市福祉部）
鈴木 一寛 委員（豊川市市民部）
桑原 良隆 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 荒島 丈博 代理出席）
小川 健司 委員（豊鉄タクシー株式会社 上村 正美 代理出席）
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）
仲野 雅俊 委員（豊川市連区長会）
牧野 英幸 委員（一宮地区区長会）
榊原 正尚 委員（音羽連区）
高橋 康夫 委員（御津連区）
河合 洋史 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）
杉本 忠久 委員（中部運輸局愛知運輸支局 渡邊 久志 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）
浅井 聡 委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
柴田 厚 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 鈴木 高 代理出席）
小久保 浩 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（愛知工業大学客員教授）
松尾 幸二郎 委員（豊橋技術科学大学助教）
- 4 欠席者：山脇 実委員（豊川市長）
- 5 事務局：原田次長（豊川市市民部）
鈴木課長、吉田課長補佐、小木曾係長、尾崎主任（人権交通防犯課）
- 6 傍聴人：5名
- 7 次 第
 - (1) 報告事項
議題1：平成28年4月までの豊川市コミュニティバスの運行実績について
議題2：平成28年度の協議会スケジュールについて
議題3：平成27年度決算及び平成28年度補正予算について
議題4：地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について
 - (2) 協議事項
議題1：生活交通確保維持改善計画について
議題2：豊川市コミュニティバスの運行計画の変更について
議題3：市内バス路線の運賃体系の変更について

議題4：利用促進に関する取り組みについて

(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、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見ましても傍聴は、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たいと思えます。ご了承のほどお願いいたします。

次に、この豊川市地域公共交通会議の委員の任期は、本会議の設置要綱第4条の規定に基づき2年とさせていただいておりますが、さる3月末で任期が満了となっております。過日、事務局より各団体等へ委員の選出につきまして、お願いをさせていただいたところ、皆様方におかれましてはご快諾をいただきまして、誠にありがとうございました。委員の委嘱状につきましては、大変失礼ではあります、時間の都合上、机上に準備させていただいておりますので、ご了承いただきますよう、よろしくをお願いいたします。

また、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。なお、本日は、愛知県振興部交通対策課の桑原 良隆（くわばら よしたか）委員の代理として、瀬古 忠義（せこ ただよし）様、豊鉄（とよてつ）バス株式会社の長縄 則之（ながなわ のりゆき）委員の代理として、荒島 丈博（あらしま たけひろ）様、豊鉄（ほうてつ）タクシー株式会社の小川 健司（おがわ けんじ）委員の代理として、上村 正美（うえむら まさみ）様、中部運輸局愛知運輸支局の杉本 忠久（すぎもと ただひさ）委員の代理として、渡邊 久志（わたなべ ひさし）様、愛知県豊川警察署の小久保 浩（こくぼ ひろし）委員の代理として、大久保 歩（おおくぼ あゆみ）様、豊川市建設部の庄田 慶一（しょうだ けいいち）委員の代理として、鈴木 高（すずき たかし）様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。また、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ので、ご了承のほどお願いいたします。

続きまして、議事に入る前に、委員の任期満了に伴い、会長・副会長及び監事の選任をさせていただきたいと存じます。会長につきましては、本会議の設置要綱第5条の規定に基づき、市長がその職に就くこととなっております。また、副会長と監事につきましては、同条に基づき、会長が指名することとなっておりますが、本日、市長が欠席のため、過日、内部で調整をさせていただきました。慣例によりまして、副会長には本会議の事務局である人権交通防犯課を所管する豊川市市民部長の鈴木 一寛（すずき かずひろ）委員、監事には、豊川市福祉部長の伊藤 充宏（いとう みつひろ）委員を指名させていただきたいと存じますがいかがでしょうか。

（異議なしの声あり）

事務局： ありがとうございます。それでは、副会長は鈴木市民部長、監事は伊藤福祉部長とさせていただきますので、よろしくをお願いいたします。次に、座長と副座長でございますが、事務局といたしましては、円滑な会議運営のため、昨年度に引き続きまして、学識経験者の両先生をお願いしたいと考えております。座長につきましては、愛知工業大学の伊豆原先生、副座長には豊橋技術科学大学の松尾先生をお願いしたいと存じますが、いかがでしょうか。

(異議なしの声あり)

事務局： ありがとうございます。では、伊豆原先生に座長、松尾先生に副座長をお願いしたいと存じますので、両先生、どうぞよろしく願いいたします。それではここからは、座長にて会議の進行をお願いいたします。

座長： 本日は今年度の第1回目の会議でありますので、ここで各委員より簡単に自己紹介をいただきたいと思っております。恐れ入りますが、私の右手の愛知県振興部交通対策課より順に、自己紹介をお願いいたします。なお、本日は、中部運輸局愛知運輸支局より、公共交通会議に関する冊子資料の簡単な説明をさせていただきたいとのことですので、この件につきましては、愛知運輸支局の委員の自己紹介にあわせて、ご説明をお願いいたします。

(座席の前方より順に各委員にて自己紹介を行う)

(中部運輸局愛知運輸支局より自己紹介に併せて冊子資料の説明)

中部運輸局愛知運輸支局：

国土交通省中部運輸局では、「みんなの交通応援プロジェクト」を行っており、その一環でお手元に配布させていただいている「活発で良い議論ができる会議のために」という冊子を作成しました。

現在、バスの輸送人員は年々減少している状況にあります。地域に相応しい公共交通網を形成していくために、この地域公共交通会議にて、各委員から様々な意見をいただきたいという内容がこの冊子に記載されています。そして会議の参加者の方の役割に応じて、このような意見をいただければその内容も参考に記載されています。

会議を開催する中で、素朴な疑問も出てくると思われれます。不明な点などあれば他の委員の方にも知識の蓄積となるため、積極的な発言をお願いできればと思います。

座長： ありがとうございます。会議に入りますが、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、音羽連区の榊原 正尚（さかきばら まさひさ）委員と、一宮地区区長会の牧野 英幸（まきの ひでゆき）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・捺印をよろしく願いいたします。

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願いいたします。

それでは、1の報告事項（1）「平成28年4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： では、説明に入ります前に、今年度より新たに委員になられた方も多くいらっしゃる事から、本会議の目的並びに市内バス路線の概要について、簡単にご説明させていただきます。

まず、豊川市地域公共交通会議についてですが、この会議は「道路運送法」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づき、市民の日常生活に必要な移動手段の確保に向け、公共交通の活性化及び持続可能な地域公共交通網の形成の実現に必要な事項を調査審議するために、平成21年2月に設置されています。

この会議において、これまで協議してまいりました主な事項について簡単に申し上げますと、平成23年3月に市域全体の公共交通のあり方を定めた「豊川市地域公共交通総合連携計画」を策定し、同年11月には、合併前の旧市町単位で運行していた4つのバス路線を再編し、市内全域における豊川市コミュニティバス路線の運行を開始いたしました。

また、平成25年5月には、八幡地区への豊川市民病院の移転に伴い、大幅なバス路線の見直しを行うなど、様々な事項について、関係団体、学識経験者そして地域の皆様方にご議論いただいております。今回の会議で第29回目となります。

さらに、平成26年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されたことに伴いまして、「豊川市地域公共交通総合連携計画」に代わる、新たな「豊川市地域公共交通網形成計画」を平成28年3月に策定したところでございます。

今年度につきましても引き続き皆様方とともに、公共交通に関する施策を推進していきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

なお、本日は別添資料として、公共交通会議での議論を経て、平成28年3月に策定いたしました「豊川市地域公共交通網形成計画」の概要版をお配りしておりますので、後ほどご覧いただければと思います。

次に、現在の市内バス路線の概要について、ご説明させていただきますので、本日お配りしておりますバスマップ（冊子）の1ページ、2ページの「豊川市コミュニティバス路線図」をご覧ください。

先ほども申し上げたとおり、豊川市では宝飯郡4町との合併によって広域となった市域全体を対象に、市域全体を一体化し、通院、買い物などの日常生活における移動確保、また効果的な行政負担を行うため、市内バス路線の再編を検討してきました。

そして、平成23年11月から各地域と市中心部を結ぶ基幹路線6路線と地域住民が主体となって検討し、中学校区を基本的なエリアとして、地域内を運行する地区地域路線3路線で豊川市コミュニティバスの運行を開始しました。また、平成24年10月からは、御油地区地域路線の運行が開始され、現在では合計10路線により運行しております。

バスマップ2ページの右側にあります路線名を上から順にご説明させていただきます。豊川駅、豊川市民病院、国府駅、ゆうあいの里を結ぶ「豊川国府線」、次に千両地区と豊川駅、三上地区を結ぶ「千両三上線」、ゆうあいの里、豊川市民病院、西小坂井駅を結ぶ「ゆうあいの里小坂井線」、本宮の湯と豊川駅を結ぶ「一宮線」、音羽地区と国府駅、豊川市民病院や市役所を結ぶ「音羽線」、御津地区と国府駅、豊川市民病院や市役所を結ぶ「御津線」、この6路線が基幹路線として運行されております。

また、基幹路線以外では図中、楕円の枠で囲んでありますとおり、「音羽地区」、「御油地区」、「御津地区」、「一宮地区」の各地区内を巡回する4つの地区地域路線が運行されております。なお、運行事業者は「豊川国府線」並びに「一宮線」については豊鉄バス株式会社、その他の路線については豊鉄タクシー株式会社となっております。

また、市内では豊鉄バス株式会社が運行する民間の広域路線であります、新城富永、豊川駅、豊川市民病院と豊橋駅を結ぶ「新豊線」及び豊川駅、豊川市民病院と豊橋駅を結ぶ「豊川線」が運行されています。

次に、運賃体系の概要について簡単にご説明させていただきますので、バスマップ27ページの左下部分、「ゾーン制に属する路線と乗継券発行バス停」をご覧ください。

豊川市では市の中心部付近を境に、「東ゾーン」と「西ゾーン」に分け、1つのゾーン内での利用については片道200円、2つのゾーンをまたいだ利用については、片道300円となるゾーン制運賃を基本としております。なお、この運賃体系については豊鉄バスさんのご協力をいただきまして、豊川市コミュニティバスだけでなく豊鉄バス「新豊線」

並びに「豊川線」における豊川市内での利用の場合についても適用しております。

それでは、報告事項（１）「平成２８年４月までの豊川市コミュニティバスの運行実績について」ご説明させていただきますので、Ａ３版の「第２９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。

「１－１ 豊川市コミュニティバス利用者数の推移」についてご説明いたします。

中段の折れ線グラフをご覧ください。ここでは、平成２４年度以降の豊川市コミュニティバスの利用者数の推移を年度別に示しております。水色の折れ線グラフが平成２４年度、緑色が平成２５年度、紫色が平成２６年度、そしてオレンジ色が平成２７年度、赤色が平成２８年度のものとなっております。

平成２５年５月に豊川市民病院移転に伴う大幅な路線見直し以降、利用者数は増加傾向にあり、平成２７年４月から平成２８年３月までの１２か月間の利用者数を前年度と比較すると約３，１００人増加しております。なお、平成２３年１１月の運行開始から平成２８年４月までの５４か月間の利用者総数は、約３５万１千人となっております。

次に、「１－２ 路線別の月別利用者数の推移」についてご説明いたします。

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２６年度、中段が平成２７年度、下段が平成２８年度の推移を示すものとなります。中段の平成２７年度の表をご覧ください。表の右から１番目、２番目には平成２６年度と平成２７年度を比較した増減状況が記載されており、基幹路線については、増加傾向にあります。特に「豊川国府線」では昨年度と比較して約２，０００人、「千両三上線」では約８００人増加しております。一方、地区地域路線については、「音羽地区地域路線」が約１，１００人増加しているものの、他の地区地域路線では減少しており、各地域協議会と更なる連携を図りながら、利用促進に努めていきたいと考えております。

続きまして、会議資料２ページをご覧ください。「１－３ 平成２７年度の収支率の実績と利用者１人あたりの負担額」についてご説明いたします。

ここでは、費用面で効率的な運行ができていのかどうかについて、「運賃等の収入」を「運行経費」で除した「収支率」という数値をそれぞれの路線ごとに示しており、その数値が高ければ高いほど公費負担の割合が低く、費用面において効率的な運行ができていことを示します。右上の緑色で囲んである表をご覧ください。ここでは、前段で若干触れさせていただいた「豊川市地域公共交通網形成計画」における具体的な目標数値が示されております。収支率については「目標４」に示されているとおり、平成２８年度の目標値として１５％となっております。

では、下段の表をご覧ください。一番左側の欄から順に項目についてご説明させていただきます。まず「路線名」、続いて「通常経費」、次いで「運賃収入」、「国庫補助額」、そして「通常経費」から「運賃収入」と「国庫補助額」を差し引いた「市負担金額」となります。次いで、「車体広告掲載収入」、「利用者数」、「収支率」、「利用者一人あたりの負担額」となります。なお、この数値につきましてはいずれも消費税込みでの計算結果となっております。

路線別で申し上げますと、収支率の目標値の１５％に対して、各地域と市中心部を結ぶ基幹路線全体の収支率は、１１．７６％となっており、中でも千両三上線は目標を達成しておりますが、その他の路線では目標値より低くなっております。

また、各地域内を巡回する地区地域路線全体では、9.47%となっておりますが、音羽地区地域路線については、地区地域路線の目標値の15%に近い数値となっているものの、全ての地区地域路線で、目標値より低い状況となっております。そして豊川市コミュニティバス全体では、11.02%の収支率となっており、平成28年度の目標値の15%に対しまして、3.98%低い状況です。

最後に、「市の負担額に占める利用者一人あたりの負担額」につきましては、全体としては1,006円となっております。なお、この金額につきましては国庫補助金を加味した金額となり、路線によっては、利用者数の増減にかかわらず国庫補助金の対象とならない路線もありますので、路線別で見るとはあくまで参考としてお考えください。

これらの結果を踏まえながら今後も、引き続き皆様方とともに形成計画に定められた目標の達成に向け、様々な利用促進策や路線の見直しの実施などにより、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指してまいります。

以上で、報告事項(1)「平成28年4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： 地区地域路線の利用者数が伸び悩んでいるようです。地域の老人クラブなどの活動を行う際に、コミュニティバスが活用されているか確認をしていただく必要もあると思います。

これは人数が伸びればよいという話ではなく、少なくとも公的な投資をしている限りは、少しでも地域の方に効率的な利用をしていただけたらという趣旨もあるので、事務局と地域の皆さんで議論をし、改善の方向を見つけ、本会議としても運行をサポートしていきたいと思います。他にご意見等なければ、報告事項を確認して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(2)「平成28年度協議会スケジュールについて」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)「平成28年度の協議会スケジュールについて」ご説明させていただきますので、会議資料3ページをご覧ください。

「2-1 協議会スケジュール」についてご説明いたします。

ここでは、今年度の本会議にて行う主な協議内容を示させていただいております。今年度も引き続き、「豊川市地域公共網形成計画」に掲げられた目標の達成に向けて、利用促進活動や調査などの取り組みを進めてまいります。

具体的なスケジュールについては、会議資料3ページ左側の図のとおり、本年度は今回の会議を含めまして、年4回の会議の開催を予定しております。

今年度に協議を進める主な事項といたしましては、平成26年度から本会議において議論を進めております、豊川市コミュニティバスの路線の見直し、共通1日フリー乗車券の通年運用、ゾーン制運賃体系の一部変更について、一括して平成28年10月1日からの見直しによる運行を目指して、議論を進めていきます。

次に、次回の第30回会議については、平成28年8月3日(水曜日)午後1時30分から豊川市役所において開催を予定しておりますが、そこでは平成28年10月からの豊川市コミュニティバスの路線見直しに係る最終的な協議、バス利用実態調査に係る協議等を行いまして、10月ごろバス利用実態調査を行う予定で考えております。

続きまして、12月開催予定の第31回会議では、バス利用実態調査の結果報告、そし

て国の補助に対する豊川市コミュニティバスの評価などを行う予定となっております。

最後に、平成29年3月開催予定の第32回会議では、平成28年10月の路線見直し後の利用動向の把握、整理などの協議を行う予定となっております。

続きまして、会議資料3ページ右側の「2-2 実施事業の主な内容」についてご説明いたします。

ここからは、本年度に行う主な実施事業の内容を具体的に示しております。

(1)「利用促進活動の実施」について、施策①として「夏休み小学生50円バス」を実施します。これは後ほどご協議いただきますが、夏休み中に小学生のバス運賃を1乗車50円とする利用促進イベントとなります。

次に、施策②として「夏休み路線バス探検キャラバン（豊鉄バス乗車体験イベント）」を実施します。こちらは、夏休みに小学生以下とその保護者を対象にバス体験イベントを行うものです。

続きまして、(2)「バス利用実態調査（OD調査）の実施」についてご説明いたします。路線見直し後の利用動向を把握するため、バス利用実態調査の実施を10月頃に予定しております。調査の内容としては、バス利用者の乗車したバス停と降車したバス停を調査する「OD調査」と言われる調査を昨年度に引き続き実施します。調査対象その他の詳細につきましては、次回の第30回会議にて更なる詳細をお示しさせていただき、皆様方にご協議いただく予定です。

次に、(3)「周知・広報活動の実施」についてご説明いたします。

平成28年10月の路線見直しによる運行を目指して、これまでの公共交通会議において様々な議論を進めているところでございますが、路線見直しに併せましてダイヤ・運賃体系などの周知や公共交通機関の更なる利用促進を図るため、国の補助金を有効活用しながら、公共交通マップ、バスマップ、ポケット時刻表などを作成していきます。

以上で、報告事項(2)「平成28年度の協議会スケジュールについて」の説明を終わります。

座長： ありがとうございます。只今の説明・報告の中で、ご質問・ご意見などありましたらお願いします。何かご意見等はございますか。

委員： 前回会議を欠席しており、把握していない点もございますが、確認点があります。

スケジュールの中で平成28年10月1日に路線の見直しの記述がありますが、具体的にどのような見直しを考えているのかお聞きしたいと思います。

もう1点、OD調査は次回に細かな調査方法を示すとありますが、ある程度のイメージを本来ならば今の段階で出すべきだと思います。また、OD調査は「路線によって運転手に調査用紙の配布を依頼して実施」とこの部分だけ具体的な記載がありますが、安全に運行することが乗務員の役割のため、乗務員に過度な負担をかけていただきたくないと思います。運転手の方に配布を依頼するという項目は削除できないでしょうか。

事務局： 平成28年10月1日の路線見直しについては、昨年度の公共交通会議でも集中的に議論を深めてきましたが、本日の協議事項の「豊川市コミュニティバスの運行計画の変更について」のところで、詳細についてご説明させていただき、具体的なダイヤの最終案を提案し、ご協議をお願いしたいと考えています。

今年度から本会議の委員になられた方も多数いらっしゃるため、ここでは、これまでの

会議での決定事項等の確認を含めて、見直しの概要について簡単に説明させていただきます。

平成25年5月に八幡地区へ移転した、豊川市民病院を目的地とした市内のバスの利用者数がかなり増加しています。豊川市民病院までの移動手段としてバスを使いたいという市民ニーズも高くなっています。特に、豊川市民病院から西側のエリアで、豊川市民病院までの足を確保していただきたいという要望が多くあり、利用も豊川市民病院より西側で増加しているため、このニーズに応えるべく、豊川市の西側での増便を図ることが見直しの大きな目的です。

また、豊川市民病院より東側のエリアについては、豊川市コミュニティバス路線と民間バス路線である豊鉄バスの新豊線・豊川線が、姫街道において並走している状況にあります。

より効率的な運行のためには、同一区間を複数の路線が運行するよりも、利用が多く、ニーズも高い、豊川市民病院より西側のエリアで増便を図り、豊川市民病院より東側のエリアでは、豊川市コミュニティバスの本数を減らし、運行本数も多い、豊鉄バスの新豊線・豊川線にシフトさせていくというのがこれまでにまとめて、決定をした改善の方向性です。

また、豊川市民病院より東側の区間に関しては、豊川市コミュニティバスの利用者数は減少が見られることから、利用動向調査等により現状を踏まえた上で、本会議で議論を深めながら改善の方向性をまとめたところです。その改善の方向性に基づいて、路線の見直しを平成28年10月1日に考えているところです。

OD調査については、毎年10月下旬頃に実施をしています。

昨年度のOD調査では、「乗降バス停名」、「バス乗車前の公共交通機関の乗継状況」、「バス降車後の公共交通機関の乗継状況」、「バス乗車時刻」、「運賃の支払い方法」、「バスの利用頻度」、「バスの利用目的」、「性別」、「年齢層」を調査項目として実施しており、基本的には本年度も同様の形で実施をしたいと考えています。

昨年度の調査結果・報告については、平成28年3月に開催した前回の本会議で既にさせていただいていますが、前回の会議の際には、委員から、設問の改善に対するご指摘もいただいているので、本年度実施する際には、そちらも検討しながら、次回の会議で提案し、ご議論いただければと思います。

「路線によっては運転手に調査用紙の配布を依頼して実施」という掲載については、例年どおり、豊鉄バスが運行する豊川市コミュニティバスの豊川国府線、一宮線及び新豊線・豊川線においては調査期間中の全便に調査員が乗車をする予定になっていますが、これ以外の豊鉄タクシーが運行する路線については、ジャンボタクシータイプの車両による運行であることから、調査員が乗り込むことはせずに、利用者が乗車時に運転手から調査用紙を受け取り、利用者ご自身で車内で調査項目に回答をいただき、降車時に運賃の支払いとともに調査用紙を運転手に渡していただく方法での実施を計画しています。

ご指摘のとおり、安全運行のためには運転手の負担を軽くすることは大前提ですが、例年、豊鉄タクシーとの調整をさせていただいている中で、この方法が一番運転手に負担をかけない効率の良い実施方法であると考えており、今年度も豊鉄タクシーさんにご協力をいただきながら、安全運行にも配慮しつつ、実施したいと考えています。

座長： 後ほどの協議事項で、路線見直しの計画案と昨年度から検討している運賃体系の見直し

に対するご議論をいただき、次回の第30回会議までに、委員の同意をいただいて10月1日の実施の方向に持っていきたいという事務局の説明でした。

他にご意見等なければ、報告事項を確認して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(3)「平成27年度決算及び平成28年度補正予算について」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)「平成27年度決算及び平成28年度補正予算について」ご説明させていただきますので、会議資料4ページをご覧ください。

「3-1 平成27年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出決算書及び決算監査報告書」についてですが、平成28年3月末を以って、平成27年度の豊川市地域公共交通会議が実施する事業が完了したことに伴い、平成27年度豊川市地域公共交通会議の歳入歳出額が確定しましたのでご報告させていただきます。なお、本日は協議事項も多くありますので主な点に絞ってご説明させていただきます。

会議資料4ページ左側の決算書をご覧ください。左から「科目」、「流用後の予算額」、「収入済額・支出済額」となっており、上段が歳入、下段が歳出となります。

では、歳入から順にご説明いたします。

最初に、「1負担金及び補助金」についてですが、「1負担金」は、豊川市から予算額のとおり1,209,000円が入金されております。

次に、「2繰越金」についてですが、平成26年度における公共交通会議の剰余金11,601円の繰越がされています。

「3雑入」の預金利子等その他の収入を含めまして、歳入の合計金額は、1,240,955円となります。

次に、歳出についてですが、「1事業費」の「1負担金」につきましては、夏休み小学生50円バス実行委員会への負担金として94,000円を支出しております。

次に、「2需用費」につきましては、利用促進イベントで使用する物品や事務用消耗品として消耗品費282,090円、1日フリー乗車券やポケット時刻表等の作成のため印刷製本費として、611,496円を支出しております。

その他の「3役員費」、「4委託費」、「5雑費」の支出を含めまして、歳出の合計金額は、1,206,452円となります。

なお、歳入と歳出の差額34,503円につきましては、平成28年度豊川市地域公共交通会議予算に繰越しを行った上で、市へ返戻する予定となっております。

なお、会議資料4ページ右側には、ただ今、説明をさせていただきました内容について、昨年度末の退職に伴い、今年度は本会議の委員からは退かれた、平成27年度の本会議の監事の渥美委員（健康福祉部長）に会計監査をお願いいたしました。

本日は、監査報告書の写しを添付させていただいており、渥美委員からの監査報告はございませんが、ご承知おきくださるようお願いいたします。

続きまして、会議資料5ページをご覧ください。

「3-2 平成28年度豊川市地域公共交通会議歳出歳入補正予算書（案）」についてご説明いたします。

平成28年3月に開催をした前回の第28回会議において、一部科目を見込額として、平成28年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出予算書（案）をお示しさせていただき、既に委員の皆様にご承認をいただいたところですが、その見込額が確定したため、今回、補正予算書（案）として、提案させていただいております。

会議資料5ページの表の左から「科目」、「本年度当初予算額」、「補正額」、「補正後予算額」になります。今回の補正の対象となりますのは、歳入の科目「1 負担金及び補助金」、「2 繰越金」及び歳出の科目「5 雑費」の3つの科目となります。

まず、歳入の「補助金」についてですが、こちらは今年度作成する予定のバスマップ等につきまして、一部、国庫補助金を活用して作成するにあたり、当初予算では国庫補助金の見込額として、1,246,000円を計上しておりましたが、対象の補助金について、国から支出される時期が平成29年4月頃になることなどを考慮し、平成28年度の国補助金は0円とし、その不足分の1,246,000円について、市からの補助金を増額することとして、補正予算を計上いたしております。なお、先ほど申し上げたとおり、国からの補助金は平成29年度の公共交通会議会計にて収入される形となりますのでご注意ください。

次に、科目「2 繰越金」についてご説明いたします。先ほど報告をさせていただいた、平成27年度決算書のとおり、平成27年度公共交通会議会計から繰越された金額は、34,503円となりましたので、14,503円を補正額として、計上させていただきました。

その結果、平成28年度の歳入予算の合計額は、3,294,503円となります。

次に、歳出について、「5 雑費」の「1 繰出金」において、歳入と連動して当初予算では20,000円を計上しておりましたが、最終的に市に返戻を行う繰越金の金額が34,503円となることが確定したため、14,503円を補正額として計上しております。その結果、歳出予算の合計額は3,294,503円となります。

以上で、報告事項（3）「平成27年度の決算及び平成28年度補正予算について」の説明を終わりますが、平成28年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出予算書を今回お示しをした内容に、補正させていただきたいと思っておりますので、委員の皆様のご理解のほど、よろしく願いいたします。

座長： ありがとうございます。只今の説明・報告の中で、ご質問・ご意見などありましたらお願いします。

国からの補助金は当初、平成28年度内の入金を予定していましたが、年度をまたぐとのことです。国の制度から考えると1年補助がずれてくるということで、平成29年度に国の補助金が入金されるとなると、今年度会計で国補助金の収入を計上することができないということでもあります。これについては、平成29年度会計において収入ということに

なるので、今年度の事業の実施にあたり、豊川市の負担金で賄うということです。

また、平成27年度会計の剰余金が確定したため、補正予算を計上したということです。

他にご意見等なければ、報告事項を確認して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)「地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について」事務局より説明・報告をお願いします

事務局： 続きまして、会議資料6ページをご覧ください。報告事項(4)「地域公共交通確保維持改善事業の二次評価の結果について」ご説明させていただきます。

豊川市のコミュニティバスは、一部路線において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」を活用し、運行しております。そのため、効果的な事業活用のために必要となる「自己評価」を実施し、本会議において委員の皆様方にご協議をいただいた上で、平成28年1月に中部運輸局へ報告を行っておりますが、先般、報告した「自己評価」を踏まえた評価結果について、中部運輸局より通知がありましたのでご報告させていただきます。

内容については表中、一番右側の「二次評価」の欄に記載がされておりますので、主な事項について、そのまま読み上げさせていただきます。「平成25年5月の豊川市民病院移転による再編から、利便性向上に向けた路線の見直しや、継続した利用促進策の取り組みにより、着実に全体の利用者数が増加していることと、再編後の評価を適切に実施していることについて大いに評価します。今後は共通ゾーンの設定や豊鉄バスと豊川市コミュニティバス乗り継ぎ負担軽減のための「豊川市1日フリー乗車券」の通年化などの取り組みに期待します。」

以上が、国から市に対する主な評価結果となります。

豊川市では、この評価結果を参考としながら、「豊川市地域公共交通網形成計画」に位置付けられている目標の達成に向けた取り組みを引き続き行ってまいります。

以上で、報告事項(4)「地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について」の説明を終わります。

座長： これは昨年の年末に本会議でもご議論いただきましたが、自己評価をした上で、国へ提出しています。その提出した自己評価に基づき、平成28年2月に第三者評価委員会が開かれて、そこで二次評価をいただいたという結果になります。

評価結果は、努力していることは評価するので、豊川市地域公共交通網形成計画に基づき、今後もしっかりとした取り組みを促す内容となっています。

特にご意見等なければ、資料のように評価されているので、豊川市地域公共交通網形成計画に基づいて、次の協議事項の方で皆さんからご意見をいただき、実行に移していきたいと思えます。

続きまして、2の協議事項に入ります。協議事項(1)「生活交通確保維持改善計画について」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)「生活交通確保維持改善計画について」ご説明させていただきます。会議資料7ページをご覧ください。

昨年度に引き続き、今年度においても豊川市コミュニティバスの一部路線は、国の補助メニューであります「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」制度を活用して運行を行

うことを考えております。そのため6月中に事業の目的・必要性や目標、運行内容などをまとめた「生活交通確保維持改善計画」を策定し、国土交通省中部運輸局に提出することが必要となります。今回、生活交通確保維持改善計画に記載する事項を会議資料の7ページから10ページにまとめております。

生活交通確保維持計画とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、協議会が地域の生活交通のニーズを把握し、地域の特性・実情に応じた移動手段の提供を図るための取り組みについてまとめた計画になります。今回示させていただきました計画は、会議資料7ページ左側下段にありますように、平成28年3月に策定した「豊川市地域公共交通網形成計画」の内容と平成25年5月の新市民病院開院に伴う変更等の最新の運行内容を基に作成させていただいております。

次に、会議資料7ページ右側「2-2 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果」についてですが、(1)「事業の目標」につきましては、形成計画で決めました4つの基本方針と7つの基本目標、そして、これらの基本目標を具体化するための利用者数の目標等の4つの数値目標を設定しております。なお、表中、赤枠で囲ってある部分については、昨年度からの変更や時点修正があった事項となります。

次に、会議資料8ページ「2-3 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者」をご覧ください。ここから9ページまでの内容につきましては、平成28年10月の路線見直しによる運行内容を反映しており、市内の路線図、運行系統の概要、運賃体系を基にまとめております。

続きまして、会議資料10ページ左上「2-4 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称」をご覧ください。補助の対象となるのは豊川市の場合、豊鉄バスの「新豊線・豊川線」と接続する路線となります。基幹路線では、「豊川国府線」、「千両三上線」、「音羽線の市役所・豊川市民病院直通系統」、「御津線の市役所・豊川市民病院直通系統」そして、地区地域路線では、「一宮地区地域路線」が補助対象路線となります。なお、補助金の交付については、豊川市では補助対象路線を運行する事業者に対して、交付されますので、「豊川国府線」につきましては、「豊鉄バス株式会社」、「その他の路線」につきましては、「豊鉄タクシー株式会社」が補助対象事業者となります。

続きまして、会議資料10ページ左側中段「2-5 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額」につきましては、運行実績のキロ当たり経常費用額や経常収益額という数値を用いて、各路線の運行系統別に国庫補助額の算出をしております。表中、左から三番目の欄の「確保維持事業に要する国庫補助額」の平成29年度の合計をご覧くださいますと、国庫補助額は、全体で約2,480万円となりますが、国庫補助には上限額が設定されているため、表中、右下に示されているとおり平成29年度の国庫補助額は1,291万2千円となる見込みであります。なお、この国庫補助額に対する補助対象事業者ごとの金額については、それぞれの補助金額の割合を按分し算出しております。また、平成28年度から平均乗車人員が1.0人以下の運行系統については、国庫補助の対象外となりますので、状況によっては計画提出時と比較して補助金が少なくなる場合もありますのでご注意ください。

次に、会議資料10ページ右上「2-6 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要」以降の項目については、本計画の策定に必要となる事項となりますが、定型的な事

項であるため説明は省略させていただきますので、後ほどご確認をお願いします。

以上、これらの内容を基に平成29年度事業分の生活交通確保維持改善計画を作成し、今月末までに中部運輸局に提出させていただきたいと考えております。本計画の作成及び提出、提出後の修正並びにバス停の新設など何らかの事由を以ってルート変更等があった場合における当該計画の変更手続きについては、事務局に一任していただくことを含めまして、ご承認のほど、よろしくお願いたします。

以上で、協議事項(1)「生活交通確保維持改善計画について」の説明を終わらせていただきます。

座長： 6月末までに愛知運輸支局の方に提出する資料として、事務局においてまとめています。今年度、初めて委員になった方には、この会議での理解は少し難しいかと思われませんが、提出期限が6月末までの理由を説明すると、国の生活交通確保維持改善計画の補助金の仕組みは10月1日から翌年の9月30日までが補助対象期間となり、一般的な行政の年度とは異なっています。その補助額を決めていくためには、国は6月末までに全国の各市町村の地域公共交通会議等から国補助金の要望の情報を集めて、補助金額の査定をします。それが10月1日からの査定になります。その様式が会議資料の7ページにある「記載が必要となる事項」となるので、全て整理して、記入をして申請することになります。提出書類は他にもあり、運行事業者である豊鉄バスや豊鉄タクシーからの事業内容、運営内容等も添付なければなりません。これについては、後ほど事務局の方で整理していただき、提出することになります。

委員： 会議資料10ページの国庫補助上限額と2ページの国庫補助額に乖離がありますが、これらの関連を教えてください。2ページの平成27年度の国庫補助額が豊川国府線だと553万円ですが、平成29年度分は、豊鉄バスの豊川国府線には329万円しか支払われないという理解でよいでしょうか。

事務局： 2ページで報告している国の補助金と、今回申請しようとしている補助金は同じ国の補助金のメニューです。

2ページの平成27年度路線別の国の補助金は、先ほど報告させていただいたとおりですが、平成27年度の実績です。今回申請を行うのは、平成28年10月1日から平成29年9月30日までが補助対象期間となる平成29年度分についての申請です。

豊鉄バスが運行する豊川国府線を見ると、平成27年度実績では5,531,760円と記載されており、今回の予定金額は、3,297,000円と乖離があります。国補助金額は、毎年減額されている状況にあり、計算式に当てはめて計算していくと、本来なら補助金額は全路線で、24,800,000円位の金額となりますが、実際には上限額が定められており、12,900,000円位の見込みとなっています。日本全国の様々な自治体でコミュニティバスが運行され、国の補助金の大幅な増額がない中で、補助金の対象路線は毎年増加しているのが現状です。各自治体等からこの補助金が申請されている中で、補助金額は毎年減少しているのが実情です。

平成28年の3月に本市においては豊川市地域公共交通網形成計画を策定しましたが、この計画を策定していない自治体については補助金の下げ幅が大きくなるという状況もあり、計画を策定しない自治体と比較すると補助金は多く交付される見込みです。

委員： 会議資料7ページに4つの目標の記載があり、評価指標としてこれら数値が関係すると

思われますが、実際にどの程度の達成が必要なのでしょう。また、今までいろいろな市町村が補助をいただいていると思いますが、目標が達成できないことで補助がいただけなくなってしまうことはあるのでしょうか。

今後も補助金を交付していただくという意識をしていく中で、何に気を付けて、何を頑張っていかなければならないのかというのは非常に重要な視点だと感じます。

事務局： 本市の計画においては、数値目標として、利用者数や収支率などを掲げています。実際には、「計画の目標数値を達成していないので、国からの補助金が交付されない」という事はないと思いますが、本会議において議論を深めながら、適正な自己評価をして、目標に近づける努力・改善をすることが重要であると思われま。

幸い、本市は昨年度は前年度との利用者数、収支率を比較すると、増加・改善の方向にあるので、二次評価においても数値目標に近づけるように着実に努力をしているというよい評価をいただいておりますが、引き続き、効率も考えた運行を目指す必要があると考えています。

座長： 目標に到達しないことで、補助金がカットされるという事はまずありません。ただ問題はどのような努力をしているのか、改善に向けた取り組みが行われているか、二次評価で追求されています。努力・改善の方法や、補助金の使用方法が評価の対象となります。目標値が高いということは、その目標値に近づける努力をどのくらいしたのかどうか重要で、目標の達成状況も大切ですが、それぞれの地域の考え方でどのような数値の目標を定めたのかも含めて評価されています。例えば目標4の収支率15%、これは15%が達成できていないからこの事業はダメという話ではありません。目標値を掲げて、なおかつそれに対してどんな努力をしたか、どんな改善をしているのか、その中で評価がされてきています。

もう1つはPDCAサイクルといい、この会議の中で私たちがどのような評価をして、目標の達成に向けて、どのように改善していったのかも評価対象となっています。

ただし、フィーダー系統については、乗車率が1.0人（1日1人）を下回った場合はその系統は補助金がカットされるように変更されております。乗車がされていない系統については、補助対象から外すという国の考え方です。

委員： 会議資料7ページの目標2「公共交通の利便性の市民満足度の向上」が平成26年度43.4%に対し、平成28年度は50%とあります。満足度の数値の上昇は、改善を行ったからだと思われまますが、何を改善してこの数値が上がっているのかお尋ねしたいと思います。

事務局： 「公共交通の利便性の市民満足度の向上」の平成26年度の43.4%という数字は実績であり、平成28年度の50%というのは目標数値です。

この市民満足度をはかるアンケート調査は、2年に1度、本市の秘書課が所管課で実施しています。この調査は、公共交通の分野だけでなく、行政についての様々な分野において、市民の声をお聞きしています。設問の1つとして、公共交通の利便性について市民に満足度を問う設問をしており、そこで数値の状況を把握しています。

これ以外では、平成25年度にバス利用や公共交通に特化したアンケート調査等を実施していますが、結果を見ると、利用本数が少ない、豊川市民病院までの足の確保をもっとしてほしい等の意見をたくさんいただいている中での改善策が、平成28年の10月の見

直しということです。

事務局としては、この10月1日の運行計画の見直しにより、更に市民満足度の向上を図ることができればと考えています。市民のニーズの高いところ、バスの利用の多いところのバスの本数・便数を増やすという方策を打っており、乗継の利便性の向上も図っているので、今後の満足度の向上に期待したいと思います。

座長：生活交通確保維持改善計画については、6月末日が提出期日となっています。愛知運輸支局と綿密な相談・調整をしながら、一字一句チェックしていただいた上で、最終的な申請を行うこととなります。

この修正等に関しては、会議後も出てくる可能性があるので事務局に一任していただきたいと思いますが、承認いただけますでしょうか。

(異議なしの声あり)

座長：それではご異議もないようなので、ご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)「豊川市コミュニティバスの運行計画の変更について」事務局より説明・提案をお願いします。

事務局：それでは、協議事項(2)「豊川市コミュニティバスの運行計画の変更について」ご説明させていただきますので、会議資料11ページをご覧ください。

「6-1 路線の変更」についてご説明いたします。ここから会議資料13ページまでは、豊川市コミュニティバス音羽線、御津線、音羽地区地域路線の3つの路線における運行経路の変更、バス停の新設や移設についてご協議をいただくものとなります。

まず、初めに(1)音羽線「名電長沢駅」バス停位置及びルートの変更についてご説明いたします。音羽地域の長沢町内にあります、名鉄本線「名電長沢駅」付近の駅前広場・道路整備が現在、施工中であり8月末から9月初旬頃には完成する予定となっております。これに伴いバス停の位置を変更するとともに、一部ルートを変更します。なお、この変更により、所要時間は1分ほど長くなります。会議資料11ページ右上には周辺の詳細図、そして左下には運行ルートの詳細が示されておりますので、後ほどご覧ください。

続きまして、会議資料12ページをご覧ください。(2)御津線「ココカフェイン為当店前」バス停の新設についてご説明いたします。これは為当町内にあります、ドラッグストア付近にバス停を新たに設置するもので、地元町内会からの要望や利用ニーズ等を総合的に判断し、設置いたします。また、運行面での安全確保のため、方面別にそれぞれバス停を設ける予定となっております。会議資料12ページ下段にはバス停位置の詳細図、そして左上には方面別にそれぞれバス停の設置予定箇所の写真をお付けしておりますので、後ほどご覧ください。

なお、これらの2件のバス停の設置につきましては、公安委員会や地権者等の関係者、関係部署等とも事前に調整を行い、内諾をいただいております。

続きまして、会議資料13ページをご覧ください。(3)音羽地区地域路線「長根」バス停の廃止及びルート変更についてご説明いたします。これは音羽地域の萩町内にあります、「長根」バス停について、利用状況等や主要バス停への速達性の向上を鑑み、当該路線の運行主体であります音羽地区地域協議会での総意にて、バス停を廃止し、それに伴い一部運行ルートを変更します。会議資料13ページ左下には廃止バス停の位置、そして運

行経路の詳細が示されておりますので、後ほどご覧ください。

続きまして、会議資料14ページをご覧ください。「6-2 ダイヤを含めた変更後の運行計画」(1)「改善の方向性【再掲】」についてご説明いたします。ここでは前回の会議までにご承認いただいた事項についてまとめてありますが、新しく委員になられた方も多くいらっしゃいますので、改めてその概要について簡単にご説明いたします。

まず、会議資料14ページ右側上段の「改善の方向性」のイメージ図をご覧ください。

豊川市の中でも基幹の区域となる「豊川駅前」から「国府駅」までの区間においては、豊川市コミュニティバスの豊川国府線・音羽線・御津線並びに豊鉄バスの新豊線・豊川線が、それぞれ姫街道を並走しています。そのため、運行の効率化並びに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、その分を利用者のニーズが高く、利用者数も多く、近年、増加傾向にある「豊川市民病院」から西側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「改善の方向性」を第24回会議にてご承認いただいたところであります。

次に、会議資料14ページ左側上段の「改善案の考え方」の部分をご覧ください。

まず、「①豊川駅前から国府駅間での改善について」5点ほどにまとめてあります。

1点目としまして、午前中においては、豊川国府線では「ゆうあいの里」へ向かう移動、音羽線・御津線では「国府駅や豊川市民病院」へ向かう利用形態が中心となり、1日の中でも利用者が比較的多いため、概ね現状の利用実態を基本として大きく変えないようにします。

2点目としまして、午後は「ゆうあいの里」や「豊川市民病院」、「市役所」方面から各地区への帰宅利用が中心となり、豊川国府線の特別支援学校の通学利用に対応する「ゆうあいの里」発の第8便を除くと、特定の便への利用の集中は見られないことから、帰宅の分散利用に対応するために、「豊川市民病院」折り返しや「国府駅」での乗り継ぎを中心とした運行形態として、運行本数を増やすようにします。

3点目としまして、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は、現状と同じ時間帯に確保します。

4点目としまして、「豊川市民病院」では、病院敷地内におけるバス停車スペースがないことから豊鉄バス新豊線・豊川線との発車時間を2分以上空けて、バス停での停車が重複しないように配慮します。

5点目としまして、音羽線の午前中の運行ダイヤを一部早めることにより、「豊川市民病院」における午前中の診療時間帯での利用に対する利便性の向上を図っていきます。なお、この改善に伴い、接続する音羽地区地域路線の運行ダイヤの変更については、音羽地区の地域協議会と連携しながら検討・調整を進め、地域協議会においても既に了解をいただいているところであります。

次に、「②1便あたりの利用者数が少ない便について」としまして、限られた予算内で効率的な運行を行い、形成計画に掲げられた収支率の目標の達成を図るべく、豊川国府線、音羽線、御津線、ゆうあいの里小坂井線の1便あたりの利用者が非常に少ない概ね18時台の運行を廃止します。これにより走行距離が減少することから運行経費も減少となる見

込みとなっております。

以上が、これまでの会議においてご承認をいただいた、改善に際しての基本的な考え方となります。

続きまして、会議資料14ページ下段の「各区間の運行本数」の図をご覧ください。

ここでは、豊川国府線、音羽線、御津線の見直し案による各区間の運行本数を示しており、赤字が増加、青字が減少、そして黒字が増減なしを示すものとなります。なお、こちらについては、前回会議においてもその内容をお示ししておりますが、前回会議の後に運行事業者と運転手の休憩時間や折り返し時におけるダイヤ時間の余裕等の細部について調整を重ね、概ねの了解を得ることができましたので、今回は最終案としてご提案させていただきます。

まず、豊川国府線についてですが、「ゆうあいの里」から「国府駅」の区間については、両方面とも5本から7本への増便となっております、「国府駅」から「豊川市民病院」までの区間については、「国府駅方面」が5本から6本となっております。そして、「豊川市民病院」から「豊川駅前」までの区間については、「豊川駅前方面」が5本から2本、「ゆうあいの里方面」が5本から3本となっております。

次に、音羽線についてですが、「グリーンヒル音羽」から「国府駅」までの区間については、「グリーンヒル音羽方面」が5本から6本となります。また、「国府駅」から「豊川市民病院」の区間については、両方面とも増減なしとなります。一方で、「豊川市民病院」から「豊川体育館前・市役所」までの区間については、「市役所方面」が2本から1本、「豊川市民病院方面」が3本から2本となります。

続きまして、御津線についてですが、「あかね児童館」から「国府駅」までの区間については、両方面とも増減なし、「国府駅」から「豊川市民病院」までの区間については、両方面とも5本から6本となります。一方で、「豊川市民病院」から「体育館前・市役所」までは4本から2本となります。

なお、これらの3路線は現状と運行本数に変化がない区間もありますが、変更後は現状の18時台以降の便を廃止をした上での運行本数となりますので、移動が多い日中の運行本数は総体的には増加しております。

また、「豊川市民病院」から東側の区間については、対象区間における豊鉄バスの運行本数を緑色にて記載しておりますが、改善の方向性に沿って豊鉄バス主体での運行としていきます。

続きまして、会議資料14ページ右側下段の「豊川市民病院までの接続本数」の部分をご覧ください。ここでは、「国府駅」における他の路線での乗り継ぎを含めた各路線の「豊川市民病院」への接続本数を示しており、現状よりも1～3本増加しています。

豊川国府線では、「豊川市民病院方面」が4本から7本となります。かつこ書きの2本については、他の路線との乗り継ぎの本数を示しています。また、「ゆうあいの里方面」では、3本から4本となり、利用可能と考えられる他の路線への乗り継ぎ利用も含めると、現状よりも更に「豊川市民病院」までの接続は増加しています。

音羽線における「豊川市民病院方面」では、他路線への乗り継ぎ利用を含めると、2本から5本、「グリーンヒル音羽方面」では、3本から6本に増加しています。

御津線における「豊川市民病院方面」では、他の路線の乗り継ぎ利用も含めると、5

本から6本、「あかね児童館方面」では、5本から8本に増加します。

続きまして、会議資料15ページをご覧ください。(2)「3路線の運行形態」についてご説明いたします。最初に、図の見方から説明させていただきます。

会議資料15ページ左上の「路線の方向別凡例」の部分をご覧ください。豊川国府線を例にとりますと、濃い赤色が「豊川駅前方面」、市の東側への方面を示し、薄い赤色が「ゆうあいの里方面」、市の西側への方面を示すものとなり、色の濃い・薄いでも東・西どちらの方面行きであるかを示しています。

次に、会議資料15ページ上部の凡例の部分をご覧ください。左から順番に、青色の枠が「豊川特別支援学校」の通学対応時間を示すものとなります。

次に、赤色実線の矢印が「国府駅での豊川市民病院方面への乗り継ぎ」、赤色破線の矢印が「国府駅での各郊外方面への乗り継ぎ」を示すものとなります。

次に、赤い四角の枠線については、「音羽支所での音羽地区地域路線への乗り継ぎ」を示すものとなっております。

また、この表では路線ごとに「国府駅折り返し」のもの、「豊川市民病院折り返し」のもの、「市役所折り返し」のもの等、大きく3つの系統に分けてその運行時間帯を示しており、上段の図が現行の運行形態を示し、下段の図が今回の改善における最終案による運行形態を示しています。

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」までの運行としておりますが、今回の改善案では「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」での運行としております。なお、前回会議では午前中の便の終点を「国府駅」、午後便の始発を「豊川市民病院」としておりましたが、運転手の休憩時間や休憩中のバスの停車・留め置き場所、休憩場所までの車両の回送経費等を考慮し、より効果的・効率的な運行をするため、運行事業者とも調整の上、午前中の便の終点、午後便の始発を「ゆうあいの里」に変更しております。

次に、13時から14時台をご覧ください。この時間帯において現行は「豊川駅前」から「ゆうあいの里」までの運行となっておりますが、改善案では「ゆうあいの里」から「国府駅経由」で、「豊川市民病院折り返し」での運行としております。また、13時台後半においては「ゆうあいの里」から「国府駅までの折り返し」の運行として、その後に休憩を取得しています。

17時台においては、他の路線との接続を重視し、「豊川市民病院折り返し」での運行としております。また、利用が非常に少ない18時台以降の便については運行を廃止しています。

次に、音羽線についてですが、上段の図、11時から12時台をご覧ください。現行でのこの時間帯の運行は、「グリーンヒル音羽」から「国府駅」に到着し、折り返しで「グリーンヒル音羽方面」に向かう便となっておりますが、12時20分頃に「音羽支所」にて休憩をとるため一旦運行が途切れるような運行形態となっております。改善案では「グリーンヒル音羽」を出発し、「国府駅止まり」として、その後に休憩を取得し、午後より「国府駅」から「グリーンヒル音羽」までの連続運行としています。

続きまして、下段の図、音羽線の14時から17時台の部分をご覧ください。現行は「グ

リーンヒル音羽」を出発し、「市役所での折り返し運行」としてありますが、改善案では他路線との接続を図りながら、「豊川市民病院折り返し」での運行として、「音羽地区方面」への運行本数を増便しております。

次に、御津線についてですが、上段の図、一番下から二段目の10時台から12時台をご覧ください。現行は「あかね児童館」を出発し、「市役所折り返し」での運行となっておりますが、改善案では「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、「国府駅」で音羽線との接続を図りつつ、日中の便を増便しております。

次に、16時台をご覧ください。現行は「あかね児童館」を出発し、「市役所折り返し」での運行となっておりますが、改善案では「豊川市民病院折り返し」での運行としております。

また、あわせて利用が非常に少ない18時半以降の便については廃止しています。

続きまして、本日配布をさせていただいている会議資料16ページをご覧ください。16ページにつきましては、内容に一部修正がありましたので、申し訳ございませんが、本日配布させていただいた資料へ差替えをお願いいたします。

②「3路線の運行ダイヤの変更による利用者への影響」についてご説明いたします。ここでは、路線の見直しの方向性に基づき、一部の便を「豊川市民病院折り返し」に変更することによって、どれぐらい影響が出るのか、更なる詳細を示した上で合意形成を図るべきだとのご意見を前回の会議でいただきましたので、このご意見を踏まえて、どの程度の影響が想定されるのかを表にまとめてあります。

表の上段の豊川国府線における第9便の行をご覧ください。表の左から変更後、変更前、「便別の利用者」、「豊川市民病院を越えるバス利用者」、路線の見直しにより新たに「豊川市民病院での乗り継ぎを要する利用者」をそれぞれ示しております。そして、その右側には「豊川市民病院での接続状況」として、乗り継ぎを行う際に豊川市民病院にバスがいつ到着して、乗り継ぎ先のバスがいつ豊川市民病院を出発するのかといった事項を左下の凡例にあるとおり、路線別に色分けをして示しております。なお、現行と見直し後の便については、その運行時間帯が必ずしも一致しないため、一概にその影響を断言することは困難ではありますが、利用実態調査を基に想定される数値を記載しておりますので、その点についてご理解のほど、よろしく申し上げます。

それでは、豊川市民病院での接続状況の豊川市民病院着・発の時刻をご覧ください。黄色で着色されております、豊鉄バスの到着時刻が12:24、そして、赤色で着色されております豊川国府線の発車時刻が13:13となり、その車両がゆうあいの里方面に向けて出発します。この場合、乗継の待ち時間としては49分要することになります。一番右側には30分以上の乗り継ぎ時間を要する場合にはその影響を受けるものと仮定し、その人数が415人と示されております。なお、この415人については一年間の想定の総計となりますのでご注意ください。

また、豊川国府線の表の一番下段にはその合計が示されており、30分以内に乗継便がない利用者の比率としては全体の4.3%ほどと想定されます。

次に、ページ中段の音羽線については、乗継により対応が可能だと考えております。

最後に、御津線については、30分以内に乗継便がない利用者数としては年間84人で、比率としては全体の1.1%ほどと想定しております。

以上が、路線見直しによる影響についての説明となりますが、見直しに際しましては、豊川市民病院を越えて東側の地域に向かう場合、または東側の地域から豊川市民病院を越えて国府駅方面など西側の地域に向かう場合においても、できる限り豊鉄バスへの乗継を可能とすることにより、利便性を確保するよう配慮しダイヤを編成しております。

続きまして、会議資料17ページをご覧ください。

ここでは、路線ごとに今回の見直しに伴いどのような変更があるのかを一枚の表でまとめてあります。今回の見直しの基本となる、基幹路線の豊川国府線、音羽線、御津線の3路線の変更内容については、先ほど説明させていただいたとおりですが、ゆうあいの里小坂井線についても豊川市民病院や豊川体育館前バス停にて接続する3路線の変更と併せて、その乗り継ぎ利便性の確保・向上のためダイヤを一部変更し、併せて18時以降の最終便を廃止する変更を行います。

次に、千両三上線については、バスからバスへの乗り継ぎよりも、バスから鉄道への乗り継ぎが主な利用形態となっていることから、豊川駅前にて接続する豊川国府線の見直しに併せて、午後からの便において数分程度ダイヤを変更することに留めております。

なお、一宮線については変更ありません。

次に、地区地域路線ですが、音羽地区地域路線については、先ほどの「長根」バス停の廃止及び見直しによる音羽線との乗り継ぎを考慮したダイヤ変更を行い、併せて利用実態・利用ニーズに応じて、一部の便について「大林」方面の便を「赤坂台上」方面へシフトする見直しを行います。なお、これらの変更事項については先般、開催された地域協議会にてその協議が整ったため、本会議にて委員の皆様と併せてご協議をお願いするものです。

次に、御油地区地域路線についてですが、主に午後の便にて豊川市民病院から御油地区方面に向かう場合において、国府駅から当該地域路線への乗り継ぎ利便性の向上を考慮したダイヤ調整を行っております。

なお、一宮地区地域路線、御津地区地域路線については先般行われた地域協議会での議論・検討の結果、今回については変更なしとなっております。

次に、会議資料18ページをご覧ください。「6-3 乗り継ぎの状況」についてご説明させていただきます。ここでは、乗り継ぎがどの様になっているのか、それぞれ路線ごとに表で示しております。

会議資料18ページ左側上段の豊川国府線の例をご覧ください。ページ中段の一番左側に路線名が示されておりますが、ここでは豊川国府線のゆうあいの里方面における他の路線との乗り継ぎ状況を示しております。ページ上段の濃い青の矢印より上については、豊川国府線に乗り継ぐ前の主要なバス停における豊川駅前バス停への到着時間を示しており、ページ下段では豊川国府線を降車した後に、他の路線への乗り継ぎについて主要なバス停での発車時間を示しております。

赤の①と示されている部分をご覧ください。ここでは7:25に千両地区から千両三上線が豊川駅前に到着します。そして、7:32に豊川駅前発の豊川国府線の1便に乗り継ぐことが可能であることを示しております。

次に、赤の②と書いてある部分では、豊川国府線が13:28に国府駅に到着し、音羽地区方面に行く場合、国府駅にて音羽線の13:56発のバスに乗り継ぎが可能であるこ

とを示しております。

時間の関係もあり、各路線の乗り継ぎ状況についての説明は省略させていただきますが、ここから21ページまでは路線別に主要なバス停での乗り継ぎ状況の詳細について、お示しておりますので、後ほどご覧ください。

続きまして、会議資料22ページをご覧ください。「6-4 ダイヤ変更の運行計画(案)」についてですが、ここから28ページまでは、路線ごとに具体的に運行内容及びダイヤについて、それぞれ変更部分を赤字で示しておりますので、後ほどご覧ください。

なお、変更日につきましてはいずれの路線も平成28年10月1日を予定しております。

以上で、協議事項(2)「豊川市コミュニティバスの運行計画の変更について」の説明を終わりますが、最終的な運行事業者、関連部署等との協議・調整による微修正については、事務局に一任をしていただくことを含め、ご承認のほど、よろしくお願いいたします。

座長：何かご意見等はございますか。

委員：綿密に路線やダイヤ案を検討していると感じます。

会議資料16ページについてお伺いしたいと思います。豊川市民病院での乗継の待ち時間は短めに設定されている箇所がほとんどですが、例えば乗継待ち時間が2分で、前に到着するはずのバスが遅延した場合、どのような対応をとるのでしょうか。豊鉄タクシーが運行する豊川市コミュニティバス路線と豊鉄バスの運行する新豊線・豊川線との乗継・乗換もあるので、接続時間によっては、乗車しようとしたバスが遅延等により先に出てしまうという困った状況にもなると思うので対応を伺いたいと思います。

事務局：ご指摘のとおり、一部の便については乗継の待ち時間が非常に短い便があります。

特に、豊川市民病院はバス停が1箇所、1レーンしかなく、全ての乗入れする路線の車両を処理している状態で、豊川市コミュニティバスは、到着時刻と発車時刻を同じ時刻としてダイヤを編成しています。ジャンボタクシータイプのコミュニティバス同士ならここで、車両の追い越しができますが、豊鉄バスの新豊線・豊川線については大型のバス車両を使っており、新豊線・豊川線は大変多くの便が入ってくるため、ここでの車両の追い越しがスペース的にできないこともあり、その関係で少し乗継時間が接近しているところもあります。

他のバス停、国府駅等での乗継を考慮すると、どうしても時刻が接近する部分もあり、基本的には数分程度の遅延状況であるならば、一方のバスが少し待つ対応も現場の判断でできないこともないとは思われますが、現在のところ、豊鉄バスと豊鉄タクシー路線の車両が連絡を取れる状況にはありません。

本市のコミュニティバスについては、ダイヤ設定時に余裕をもたせて組んでいます。遅延が発生している区間はそれなりの時間を確保したダイヤ設定としているため、日中の通常運行では大幅な遅延はないと運行事業者との協議の中では理解しています。

豊鉄バスの新豊線・豊川線は、豊橋駅前から新城富永までの非常に長い区間を運行しており、豊川市コミュニティバスよりも豊鉄バス新豊線・豊川線の方が遅延する可能性が高いです。待ち時間は短いことに越したことはないですが、ご指摘のとおり、接続時間があまりに短いと一方のバスが遅延した場合に乗り継ぎが困難な状況も発生する懸念があります。

再度、両運行事業者とも調整をさせていただきますが、愛知運輸支局へのダイヤ変更の

申請における微修正等については、事務局一任により調整をさせていただくことで、お願いができればと思います。

委員： 運行事業者間で無線を使用し連絡することはありますか。

委員： 今の段階では、無線で連絡という所まで深い議論は進めていません。今後、事務局の方と調整をする中で、接続時間2分は厳しい間も否めないで、少し詰めて協議したいと思います。

座長： 是非お願いしたいと思いますが、時刻表をどれだけずらすのかという話にもなるので、利用者の方から見てそれだけ遅れてもいいのかという話にもなりかねません。

例えば無線で連絡を取り合い、「5分遅れるので待っていてください」と言っても既にバスに乗車している方は「まだ発車しないのか」ということとなります。この辺りは、市民にも時刻表の正確性の部分をどこまで了承していただけるのかという問題もあります。市民の声を聞いたり、議論する機会を作ることができればよいと思われませんが、非常に難しい問題でもあります。

車を頻繁に利用される方は理解しやすいと思いますが、道路を走る限り、自分の車で行動する時には、5分程度の余裕をもつことは日常的に行っています。それでは、バスになると5分の遅れはいけないのか。こういう部分を私たちは生活の中で、どこまでを許容範囲として認めていくのかも含めて、整理していかなければならないと思います。また、接続している限りは接続できずに早発することは、よいことではありません。運行事業者は、非常に苦慮しながら運行しているのが実情です。時刻表上だけはつじつまが合うが、実際に運行した場合、どこまでを許容範囲としていくのかも問題です。

自家用車と比較して、不便と感ずるかもしれませんが、バスは時刻表が設けられているので、時間の管理に対してこれからも議論していく必要があります。事業者ともう少し詰めていただくことはあり得ます。時刻表上2分間の乗継は分かりますが、運行上可能かどうか、過去の遅延状況があったとすれば、それも含めて再度、確認をお願いしたいと思います。

各委員には、バスの運行計画の作成は時刻表作成の面からも非常に大変な事だご理解いただけるかと思います。少なくとも豊鉄バスの新豊線・豊川線の本数は、1日あたりで40～50本あります。コミュニティバス同士の乗継に関して心配はないと思いますが、豊鉄バスからコミュニティバスへの乗継に関しては遅延が発生しそうなため、チェックをお願いします。

何か、不明な点などあれば、事務局へ問い合わせさせていただきたいと思います。出席している委員が意味が不明のまま、承認をするのは、決してよいことではありません。

再度、整理を行い、微修正については、事務局に一任していただき、次回の第30回会議で最終報告する形としたいと思います。よろしいでしょうか。

(異議なしの声あり)

座長： それではご異議もないので、ご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(3)「市内バス路線の運賃体系の変更について」事務局より説明・提案をお願いします。

事務局： それでは、協議事項(3)「市内バス路線の運賃体系の変更について」ご説明させていただきますので、会議資料29ページをご覧ください。

「7-1 現在の運賃体系」について、中段の図をご覧ください。ここでは冒頭でご説明させていただきました、ゾーン制の運賃体系の表が示されており、現行は市の中心部である豊川体育館前付近にて「東ゾーン」と「西のゾーン」に分け、同じゾーン内での移動であれば片道200円、ゾーンをまたぐ移動の場合は100円加算され、片道300円となっております。なお、この運賃体系については、豊川市コミュニティバス、豊鉄バスの豊川市内の区間についても適用されておりますが、豊川市コミュニティバスと豊鉄バスを乗り継ぐ場合や、豊川市コミュニティバス一宮線、御津地区地域路線、一宮地区地域路線との乗継には初乗り運賃が必要となります。

具体例を申し上げますと、西ゾーンにあります御津地区の「あかね児童館」から「豊川市民病院」を経由して東ゾーンにあります「豊川駅前」まで行く場合、豊川市コミュニティバス御津線を利用して「あかね児童館」バス停で乗車し「豊川市民病院」バス停にて降車します。この時点でまず200円の運賃をお支払いいただく必要があります。そして「豊川市民病院」バス停から豊鉄バスを利用して「豊川駅前」バス停にて降車した場合、ゾーンをまたいだ利用となりますので300円必要となり、合計で片道500円、往復1,000円必要となります。以上が、「初乗り運賃」によってどのような運賃の支払いが必要となるかの一例となります。

次に、「7-2 運賃体系の改善の考え方」についてですが、会議資料29ページ中段の「路線体系の改善の方向性のイメージ」の図をご覧ください。先ほどの協議事項にてご説明させていただいたとおり、運行の効率化及び市全体としてのバス利用のサービス水準の向上のため、豊川市民病院より東側については豊鉄バス主体での運行としてコミュニティバスの運行本数を減便し、その上で豊川市民病院より西側のコミュニティバスの運行本数を増加することとしております。

次に、下段の図をご覧ください。ここには平成25年度に実施いたしました「公共交通に関するアンケート調査」における「現在バスを必要としている市民の通院先」のニーズ量が示されております。図にありますとおり、豊川市民病院への移動ニーズが多いとの結果が得られたことから、東ゾーン・西ゾーンにかかわらず同じ運賃で豊川市民病院を利用できるようにすることと、豊川市コミュニティバスと豊鉄バスを市内バス路線として一体的に考え、相互に乗り継ぎ利用をしやすい環境を整えることが必要と考えられます。

続きまして、会議資料30ページをご覧ください。

「7-3 運賃体系の改善案」についてご説明いたします。

ここでは、先ほどご説明いたしました改善の方向性を踏まえ、2つの改善案を提案させていただきます。1点目としましてゾーン制運賃の一部変更、2点目としまして豊鉄バスとコミュニティバスの共通1日フリー乗車券の通年運用、この2点について順に説明させていただきます。

まず、1点目のゾーン制運賃の一部についてですが、会議資料30ページ左側下段の図、中心付近の黄色で着色されている部分をご覧ください。これは、移動ニーズが特に多い豊川市民病院や市中心部の間に、「共通ゾーン」を新たに設け、共通ゾーンに係る移動についてはどちらのゾーンからでも同じ運賃で利用できるようにします。

具体的には、同じゾーン内での利用については今までどおり1乗車200円とし、東ゾーン・西ゾーンをまたぐ利用についても今までどおり1乗車300円としますが、共通ゾ

ーン内での利用並びに東ゾーン・西ゾーンいずれかのゾーンから共通ゾーンの間での利用については新たに200円とします。なお、共通ゾーンの境については、「豊川市役所前」、「市役所」、「豊川市民病院」、「名鉄八幡駅」、「蔵子5丁目」の各バス停とします。30ページ下段には、市中心部を經由して南北を走る豊川市コミュニティバス「ゆうあいの里小坂井線」に係る共通ゾーンの詳細が示されており、共通ゾーンにおける東西方向の範囲と整合がとれるように調整しておりますので、その詳細については、後ほどご覧ください。

以上が、ゾーン制運賃体系の一部変更についての説明となりますが、このゾーン制運賃については現行と同様に市内の豊鉄バス新豊線・豊川線の利用についても同様の変更の適用を行いたいと考えており、今後、運行事業者である豊鉄バスさんと詳細について、更なる協議を進めたいと考えております。なお、時期につきましては、豊鉄バスさん、沿線の豊橋市・新城市のご理解を得た上で、路線の見直しに併せて、平成28年10月1日からの変更を目指しております。

続きまして、会議資料31ページをご覧ください。

「7-4 共通1日フリー乗車券の通年運用導入案」、「(1) 共通1日フリー乗車券の販売額の設定」についてご説明いたします。

まず、共通1日フリー乗車券とは、豊川市内での利用限定の豊鉄バスとコミュニティバス共の1日限定乗り放題の乗車券であり、豊川市においては、平成26年度、平成27年度において利用促進の一環として10月、11月の2か月間限定で、大人500円にて販売をいたしました。

そして、今回の路線の見直しに際しまして、豊川市コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線が市内の運行を担う一体的な路線として、相互に利用しやすくするため、共通1日フリー乗車券を通年運用化して運賃面における乗継負担の軽減を目指してまいります。なお、この乗車券の販売金額については、利用促進の一環として過去に行った際に500円としておりましたので、通年運用に際しましても前回同様に大人500円での販売を考えております。

会議資料31ページ中段には表で、共通1日フリー乗車券の導入により運賃負担が減少するケースについて現状、変更後、その差額が示されておりますので後ほどご覧ください。

なお、今後は豊鉄バスと豊川市コミュニティバスの乗り継ぎ利用やゾーンをまたぐ利用におけるバス利用の促進、加えて豊川市への来訪者や観光客の周遊利用なども加味しながら、気軽にバスが利用できるような環境を整え、一層の周知・広報活動の取り組みを行っていきたいと考えております。

次に、会議資料31ページ右側(2)実施内容案についてご説明いたします。

この共通1日フリー乗車券の適用区間については、過去に実施した際と同様に豊川市内限定とし、ゾーン制運賃の一部変更と併せて豊鉄バスさんとの協議を進めながら、ご理解を得た上で、平成28年10月1日からの導入を考えております。

次に、販売箇所につきましては、「各路線のバスの車内」、「市役所」、「各支所」、そして豊橋駅にあります豊鉄バスさんの「豊橋駅バスセンター」での販売を予定しております。

以上で、「協議事項(3)市内バス路線の運賃体系の変更について」の説明を終わりますが、市内の豊鉄バス路線も含めた運賃体系の変更やその開始時期については、次回の第30回会議にて改めてお諮りさせていただき、今回につきましては提案いたしました基本

的事項やそれにそった周知資料、乗車券の作成並びに運行事業者等関係部署との調整について、事務局に一任していただくことを含め、ご承認をいただきたいと思いますので、委員の皆様のご協議のほど、よろしく願いいたします。

座長：何かご意見等がありますか。

委員：小人の運賃が250円と設定されていますが、切りのよい200円にすることは困難でしょうか。

事務局：過去2年間は、大人500円、小人250円により期間限定で販売しています。

そもそもの正規運賃も小人は大人の半額で設定しているため、混乱の無いように共通1日フリー乗車券についても半額の250円で設定したいと考えています。

大人は500円で一日乗り放題になるので、この券の通年導入により、確実に年間の運賃収入は下がることとなります。ただ、実際には豊川市コミュニティバスは各路線で1日にたくさんの本数が走っているわけではないため、この乗車券で1日中乗っているという状況はさほど多いとは思われませんが、発売金額をあまり安価で設定すると、豊川市地域公共交通網形成計画で掲げている収支率にも大きく影響します。こうした状況を踏まえた上で、事務局では販売金額の違いによる収支のシュミレーションをし、影響額等も考慮しながら販売額を設定しています。

座長：豊鉄バスは運行本数が多いので、共通ゾーン設定や1日フリー乗車券の通年運用は、影響部分が非常に大きいと思います。コミュニティバスの運行は1日に10本程度ですが、豊鉄バスはかなりの本数が運行されているので、かなりの減収の可能性がります。

これらの利用促進策により、利用者数が増加し、減収分をカバーしていくことが大切だと思われるので、委員の皆さんにはこうした背景も理解していただきたいと思います。これまで、試験的に期間限定により1日フリー乗車券の販売をしましたが、それが通年化になってくると、そこを含めてバスの利用を増加させることに対しての努力をすべきだと思います。

共通ゾーンの考え方について、今まではゾーンをまたぐとすぐに料金が加算されましたが、共通ゾーンの部分はどちらのゾーンから来ても同じゾーン内であるという考え方のもと、ルールを変更するものであります。西ゾーンからも東ゾーンからも共通ゾーンの部分は同じゾーンとして、ゾーンを抜けることによって利用者の運賃負担は軽減されます。

委員：御津地区や一宮地区の地区地域路線を利用し、その後、基幹路線に乗った場合、乗継券は発行されません。地区地域路線によって、乗継券が使える路線、使えない路線があり、地区地域路線で初乗り運賃200円を払っている場合は乗換券を使えば基本的にはゾーン内であれば支払いは不要で、ゾーンを越えれば100円プラスすることで乗車が可能というシステムです。一方で御津地区と一宮地区の地区地域路線だと、地区地域路線内で100円の運賃を支払って基幹路線へ乗継した場合、ゾーン内ではさらに初乗り運賃200円を支払って合計300円、ゾーンを越えたら合計400円となります。他の路線よりも100円負担が多いですが、理由があるのでしょうか。

事務局：御津地区と一宮地区の地区地域路線については、初乗り運賃が100円です。それ以外の音羽地区と御油地区の地区地域路線については、初乗り運賃200円ということで、100円の差があります。

音羽地区と御油地区の地区地域路線と同じように乗継券を御津地区と一宮地区の地区

地域路線で発行して基幹路線に乗れるようにすると音羽地区と御油地区との格差が生じるので、御津地区と一宮地区は100円の初乗り運賃で、乗り継ぐ際にはまた新たな初乗り運賃が発生するシステムとなっています。

御津地区と一宮地区はもともと宝飯郡の旧町の時代に運行していたコミュニティバス等の金額設定を考慮し、地元の地域協議会の中で乗継ぎをする際に他の地域との差が出てくることも承知の上でこの運賃を決定しています。両地区地域路線については、各地区内の移動の確保をするためのバスとの意味合いが強く、運賃を100円にしたと過去の担当者からも聞いています。

座長： この2つの地区地域路線内の運賃については、また地域協議会でご議論いただければと思います。現状の運賃体系でこの2地区から基幹路線への乗継に際し、乗継券の発行については難しいと思いますが、地元の地域内だけの移動であれば100円で他地区の地域路線と比較して、安いというメリットもあります。それも含めて、また地域の方で話し合いをしていただけたらと思います。

今、事務局から話があったように、一応このような形を基本に10月からの変更を考えています。

当然、運行事業者との調整もありますが、特に豊鉄バスの新豊線・豊川線のバス車内等の表示などの変更は大変な苦労が想定されます。共通ゾーンの案内や1日フリー乗車券に関する案内・PRも必要になってきます。10月1日の変更を目指して行くので、時間的に余裕があるわけではありません。今後は、事務局と運行事業者との綿密な調整を行うしかないため、事務局の方に一任していただくということでご了承いただけますか。

(異議なしの声あり)

座長： 特に異議もないようでありますので、承認いただいたということで調整させていただきます。

今回の公共交通会議には、最終的な合意をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

続きまして、協議事項(4)「利用促進に関する取り組みについて」事務局より説明・提案をお願いします。

事務局： それでは、協議事項(4)「利用促進に関する取り組みについて」ご説明させていただきますので、会議資料32ページをご覧ください。

「8-1 今年度の利用促進に関する取り組み」についてご説明いたします。報告事項でもご説明させていただきました、今年度の中心となる2つの利用促進の取り組みについて、それぞれ実施スケジュールを示しております。なお、これらの取り組みにつきましては豊鉄バスさん、豊鉄タクシーさんのご協力をいただきながら実施するもので、ここからはそれぞれの取り組みの概要について順に説明させていただきます。

まず、「8-2 夏休み小学生50円バス実施内容(案)」についてご説明いたします。

豊川市では、夏休み期間中、小学生運賃を一律50円とし、子どもの市内バス路線の利用促進や親子でのバス利用のきっかけをつくることを目的に、「夏休み小学生50円バス」を実施いたします。

この取り組みは、小学生を対象として実施し、平成28年7月16日～8月31日までの期間で行います。小学生の運賃が1乗車50円となりますバス路線は、豊鉄バスの新豊

線・豊川線の2路線と豊川市コミュニティバスの10路線、合計12路線です。また、本事業は平成24年度から実施しており、豊川市だけでなく東三河地域の市町村が連携して行う予定となっております。対象となるのは高速バスを除いた東三河地域の全バス路線となります。

次に、運賃の考え方についてですが、現在、市内バス路線の運賃体系は、豊川体育館前バス停並びにゆうあいの里バス停を境に東ゾーン・西ゾーンの2つのゾーンに分けて、ゾーンを越えて乗車した場合は、運賃が加算されるゾーン制運賃を採用していますが、対象期間中における小学生の運賃につきましては、豊鉄バスの新豊線・豊川線とコミュニティバス全路線を1つのゾーンとして、片道運賃50円均一となりますので、地区地域路線と基幹路線と豊鉄バスの新豊線・豊川線を乗り継いで利用する場合においても、小学生運賃は片道50円、往復100円となります。運賃の支払い方法は、最初に乗車しましたバスで運賃50円を支払い、乗り継ぐ場合には、乗継券を受け取って次のバスに乗車することになります。なお、本事業の実施については、関連する音羽、御津、一宮、御油地区地域路線の各地域協議会の皆様にもご了解をいただいております。また、資料右側には、PR方法、そして乗継可能なバス停と路線名の一覧表をお付けしましたので、後ほどご確認をお願いいたします。なお、中学生以上の大人の運賃につきましては、通常どおりのゾーン制運賃体系とさせていただきますのでよろしくお願ひします。

続きまして、会議資料32ページ右下(7)「海フェスタ東三河と連携した取り組み」についてご説明いたします。

本日も配りしております「海フェスタ東三河」の案内チラシをご覧ください。

今年度は、三河港を中心に大きなイベントであります「海フェスタ東三河」が開催されることに伴い、東三河圏外の方も多く来訪されることが予想されます。そのため、海フェスタとバス利用の相乗効果を企図しまして、対象期間中に有料バス3乗車もしくは無料バス3乗車をした小学生を対象として、応募ハガキによる抽選にて記念品を贈呈することも検討を進めております。

続きまして、会議資料33ページをご覧ください。

「8-3 夏休み路線バス探検キャラバン実施内容(案)」についてご説明いたします。この取り組みについては、小学生以下とその保護者を対象にバスへの関心を高めることにより長期的な視点での利用促進を図ることを目的として、バスと触れ合う機会を設ける体験イベントとなり、本年度で3回目の実施となります。

実施日時については、夏休み期間中である8月6日(土曜日)を予定しており、豊鉄バスさんの全面的なご協力の下、豊橋市植田町にあります豊鉄バスさんの植田車庫にて行い、バスに乗ったままでの洗車機体験・整備工場の見学やバスとの綱引き体験など、普段では体験することができない路線バスの秘密を探るイベントとなります。参加料は無料で、対象は小学生以下とその保護者で、定員は60人程度で予定しており、広報とよかわ、ホームページ等でPRを行います。

最後に、「8-4 【報告事項】本宮の湯バス停へのベンチの設置」についてご説明いたします。

バス停の待合環境の改善について、平成27年度に旧一宮町内にあります「本宮の湯」バス停に固定式のベンチを設置いたしましたので、ご報告させていただきます。

以上で、協議事項（４）「利用促進に関する取り組みについて」の説明を終わりますが、取り組みに関する対象路線や実施期間等お示しした基本的な事項に基づく利用促進策の実施及びPR作業や関係部署等との調整・手続きについては、事務局に一任していただくことを含め、ご承認のほどよろしくお願いいたします。

座長： 何かご意見等がありますか。

委員： ８月に行われる事業について、次の会議ではすでに事業が始まっており、結果報告になってしまいます。小学生に渡す募集のチラシ等を目にする機会がないので、どのような形で募集をしているのか、チラシ等が完成したら拝見したいと思います。

事務局： 夏休み小学生５０円バスについては、東三河８市町村による実行委員会組織でチラシを作成しており、市内の小学生には７月の中旬に児童１人１枚ずつ配布する予定です。また、市内の主要な公共施設にもチラシを設置する予定です。

チラシについては、豊川市の意向だけでは決定できませんが、８市町村で連携を取り合い、持ち寄った予算の中から捻出し作成しています。

チラシの内容については、期間中に開催される東三河のイベントや公共施設等が紹介されているので、また機会を見て各委員にもお渡ししたいと思います。

夏休み路線バス探検キャラバンについては、これまでも特にチラシ等は作成しておらず、市の広報やホームページにて募集を行っています。例年好評をいただいている事業で、定員以上の申込があるので、本年度も同様の周知を予定しておりますが、特に今年度からは豊川市のホームページを経由して電子申請ができる申し込み方法も検討しています。昨年度からは往復はがきだけでなく、電子メールでも受け付けていますが、更に多くの方が実施内容を理解し、申し込みしていただけるように、周知・PRに取り組んでいきたいと思っております。

座長： 是非チラシができれば、各委員へも情報提供をお願いしたいと思います。

確認ですが、夏休み小学生５０円バスは東三河管内の８市町村で実施するので、豊川市内は５０円、豊橋市も５０円、伊良湖までいくと１５０円という計算でよいのでしょうか。

事務局： 豊川市の場合は、市内の中でどの路線に乗り継いでも一律５０円で、豊鉄バスの新豊線・豊川線については、豊川市内から新城富永と、豊橋駅前までは市域を越えても５０円で設定しています。豊橋駅前から伊良湖へ行く際には、豊橋駅前で乗車の際に５０円を支払うため、結果、伊良湖までは１００円で到達可能です。

座長： このようなことも含めて、夏休みなので市内だけ移動だけではなく、伊良湖まで往復２００円で行けるというPRがあると、子どもたちも行ってみようかなという気になると思います。

実は、隣の静岡県の湖西市も今年度、市コミュニティバスにおいて夏休み小学生５０円バスを実施する予定です。これからの利用促進には大変よい話だと思いますので、是非PRしていただければと思います。意外と遠くまで、１００円でいけることはありがたいことです。このような事の広報は、口コミも大切だと思いますので、各委員においては、様々な場面で話題にさせていただけると大変ありがたいと思います。

他にご意見等もないようですが、ご承認いただけますか。

（異議なしの声あり）

座長： それでは、ご異議等ないようですので、ご了承いただいたということで進めさせていた

だきます。

座長： 続きまして、3のその他について、皆様方より何かございますか。

特にないようですが、事務局から、連絡事項等ありましたらお願いします。

事務局： 次回の第30回の会議については、平成28年8月3日（水）午後1時30分から豊川市役所の本庁舎3階の会議室で開催の予定です。また後日、開催通知を送付させていただきますので、よろしく願いいたします。

座長： 他に何かご意見等がありますか。

委員： 回数券については、100円券が22枚つづりで、販売額は2,000円ですが、1,000円の回数券も作ってほしいという地区の要望があったのでお伝えします。

事務局： 豊川市コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線で共通で使える回数券ですが、現在は100円の券が22枚つづりのものを2,000円で販売し、200円お得になっています。1,000円分のものを販売してほしいという要望ですが、回数券は市が発行しているのではなく豊鉄バスが発行しています。そのため、一概に市の方での回答は困難なため、豊鉄バスの担当者にも要望があったことを伝えたいと思います。

座長： 御津地区や一宮地区のように、地区地域路線の初乗り運賃100円の支払時でも使いやすいうように200円で1枚の券ではなく、100円の券を22枚つづりで1セットとして作成し、販売をしています。それを何種類も作ると、経費面でロスも出てきてしまうので、地元の皆さんとお話しいただいて、二人で半分ずつ使うとか、使い方についても皆で知恵を出し合うなどして、利用促進に繋げていただければと思います。

事務局： 回数券については、使用期限が設けられていないので、座長の言われたとおり、複数人でシェアして利用していただく方法も使い方としてはあると思います。回数券は市役所の窓口でも販売していますが、1年分を一度に数セット購入される方や1セットのみ購入される方など、それぞれの乗車の仕方に応じた購入をされています。100円ずつちぎれるので使いやすいと思われます。

現在、豊川市コミュニティバスには定期券はないので、定期的に乗車される方はお得に乗る方法はこの回数券が効果的であると思います。

委員： 以前、八幡町内会から基幹路線のルート変更等の要望書を市へ提出させていただきました。豊川国府線について、国府駅から豊川市民病院間は現在、姫街道を通るルートですが、八幡地区市民館、八幡市営住宅、上宿地区市民館を経由するようなルートに変更を検討していただくことは可能でしょうか。

事務局： 平成25年12月に八幡町内会から豊川国府線の姫街道を運行している部分を一部迂回し、ルート変更してもらえないかという要望書の提出がありました。その時の記録を見ると、直ちに豊川国府線の路線を見直す要望ではなく、今後、長期的な視点の中での豊川国府線の運行ルートの変更要望であったと認識しています。

今回の基幹路線の運行ルートの見直しをする際に市の内部でも検討をいたしました。しかし、今回の見直しの大きな目的が豊川市民病院より西側のエリアの利用が増加している区間の増便をすることなので、まずはそこから着手していきたいと考えています。さらに、要望書をいただいた時点では、豊川国府線の利用者数が下がりつつありましたが、ここ数年で利用者数はかなり伸びてきており、特に、豊川市民病院、国府駅、ゆうあいの里間の豊川市民病院から西側での利用が非常に多くなっている状況です。現在の東西方向へ一直

線で行ける姫街道を通るルートから、一旦、姫街道から逸れてまた姫街道へ戻すルートとなると、例えば国府駅方面から豊川市民病院方面へ直接行きたい人からすると時間が多くかかることにもなり、利便性は低下してしまいます。現在の利用状況を加味しながら検討した結果、平成28年10月の今回の路線見直しでは、要望は見送りとさせていただいています。

平成28年10月の路線見直し以降の利用状況や市民ニーズ等も確認・把握しながら、今後、検討させていただければと考えています。

座 長： 運行経費、予算等の問題もあり、すぐには難しいですが、少しずつ改善に向けて考えていきたいと思えます。

委 員： 次回の会議に参加が困難なので、発言させていただければと思えます。ポケット時刻表を使って市内のバスにいろいろ乗車しましたが、豊鉄バスの新豊線・豊川線の時刻表も掲載されていると便利であると思えました。このポケット時刻表は綺麗にできあがっているので、別刷りでもよいので、豊鉄バスの新豊線・豊川線の時刻表も添付していただくとよいと感じました。

さらには、名鉄やJRの電車の時刻や接続も1つの資料でわかるとさらに使いやすくなると思うので、今後、検討いただければと思えます。

座 長： 公共交通は繋がっているため、ネットワークの意味からしても必要だと思えます。是非考えていきたいと思えます。

大変、長時間わたりお疲れ様でした。とてもよい議論がいただけたと思えます。

他にご意見等がなければ、本日の会議は終了させていただきます。

以 上