

第31回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：平成28年12月26日（月） 13:30～15:00
- 2 場所：豊川市勤労福祉会館視聴覚室
- 3 出席者：山脇 実 委員（豊川市長）
伊藤 充宏 委員（豊川市福祉部 鈴木 信弘 代理出席）
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）
小川 健司 委員（豊鉄タクシー株式会社）
古田 寛 委員（公益社団法人愛知県バス協会 金丸 健司 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）
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 瑳紀子 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）
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 水谷 伊孝 代理出席）
柴田 厚 委員（愛知県東三河建設事務所 有賀 新祐 代理出席）
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 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：なし

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、須藤主任、尾崎主任（人権交通防犯課）

6 傍聴人：4人

7 次第

（1）報告事項

議題1：平成28年11月までの豊川市コミュニティバスの運行実績及び路線・運賃体系
変更前後の利用者動向の変化について

議題2：OD調査結果について

議題3：利用促進イベントの取り組み結果について

議題4：地域協議会意見交換会・勉強会について

（2）協議事項

議題1：バス停位置の変更について

議題2：地域公共交通確保維持改善事業の評価について

(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、年末で公私とも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いるとおりです。なお、本日は、愛知県振興部交通対策課の桑原 良隆 委員の代理として、瀬古 忠義 様、公益社団法人愛知県バス協会の古田 寛 委員の代理として、金丸 健司 様、中部地方整備局名古屋国道事務所の浅井 聡 委員の代理として、水谷 伊孝 様、愛知県東三河建設事務所の柴田 厚 委員の代理として、有賀 新祐 様、愛知県豊川警察署の小久保浩 委員の代理として、大久保 歩 様、豊川市福祉部の伊藤 充宏 委員の代理として、鈴木 信弘 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。

それでは、会議の開会にあたり、本会議の会長である山脇市長があいさつを申し述べます。

会 長： 本日は、委員の皆様方におかれましては、年末で何かとご多忙中にもかかわらず、豊川市地域公共交通会議にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

また、日ごろから市政に格別のご理解とご協力を賜り、重ねてお礼申し上げます。

さて、本市のコミュニティバスについては、本会議において委員の皆様方にご検討・ご協議いただきながら、より効率的な運行を目指し、本年10月1日に大幅な路線・ダイヤの見直し及び乗継負担の軽減を図るべく、共通ゾーンの新設や1日フリー乗車券の通年販売などの運賃体系の変更を行いました。

これらの見直しや変更につきましては、平成26年度より路線の評価を踏まえた上で本会議において、集中的に何度も検討・協議を進めてまいりましたが、当初の予定どおり実施をすることができました。これも皆様方のご理解とご協力のお陰だと、感謝いたしております。

さて、本日の会議では、この路線・ダイヤの見直しや運賃体系の変更後の本年11月までの利用実績、10月下旬に実施をいたしました利用動向調査（OD調査）の報告や国補助事業である生活交通確保維持改善事業に係る自己評価などについて、ご協議いただきたくと存じます。後ほど事務局から、説明させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

今後も多くの市民の皆さまに利用いただき、地域からも愛されるバス路線とするとともに、平成28年3月に策定をいたしました、「豊川市地域公共交通網形成計画」の実現に向けて、皆様より貴重なご意見、ご検討を賜りますようお願い申し上げます、簡単ではございますが、あいさつとさせていただきます。

どうぞ、よろしくお願ひいたします。

事務局： なお、山脇市長は他の公務のため、ここで退席をさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。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、豊鉄バス株式会社の長縄 則之 委員と、豊鉄タクシー株式会社の小川 健司 委員にお願いいたします。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・捺印をよろしくをお願いいたします。

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お願いいたします。

それでは、2の報告事項(1)「平成28年11月までの豊川市コミュニティバスの運行実績及び路線・運賃体系変更前後の利用者動向の変化について」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28年11月までの豊川市コミュニティバスの運行実績及び路線・運賃体系変更前後の利用者動向の変化」につきましてご説明いたしますので、A3版の「第31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の推移を年度別に示しております。青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、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。前回会議においてご報告した期間以降の7月から11月までを昨年度と比較して見ますと全体的に利用者数は減少しており、平成26年度並となっております。また、例年、夏の暑い時期である8月・9月は利用者が落ち込み、10月・11月は一年で一番利用が多い月となる傾向にありますが、今年度は季節による変動があまり起きていない特異な状況が傾向として見えてきております。

また、見直しを行った平成28年10月と11月を昨年度の同月と比較しますと、10月は819人減少し、11月については減少幅が緩やかになったものの、502人の減少となっております。後段でその要因について説明させていただきますが、コミュニティバスにおいても特に利用者が多い、平尾町にあります温泉施設である「ゆうあいの里」の施設維持管理工事に伴う閉館が10月1日から10日間程度あったため、10月の利用者数は大きく減少したものと考えております。

なお、平成23年11月の運行開始から平成28年11月までの61か月間の利用者総数は、延べ約40.1万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表により示しており、上段が平成26年度、中段が平成27年度、下段が平成28年度の状況となっております。先ほど申し上げたとおり、昨年度と比較して全体的に利用者数は減少傾向にありますが、その中でも、豊川国府線の利用者の減少幅が大きいこと並びに御油地区地域路線では5月の地域内の病院への延伸による見直し以降、順調に増加している点が目立っています。

続きまして会議資料2ページをご覧ください。「1-3 路線・運賃体系変更前後の利用者動向の変化」について説明いたします。ここからは、見直し前後の利用者動向の変化について様々な視点から検証しています。

まず、(1)「路線別の利用者数の変化」についてですが、会議資料2ページ左側のグラフをご覧ください。ここでは見直し前の平成28年4月から9月までを昨年同時期と比較

しております。青色の棒グラフが平成27年4月から9月までの利用者数合計、赤色の棒グラフが平成28年4月から9月の合計となります。基幹路線6路線のうち、御津線、一宮線は増加しておりますが、他の路線は減少している結果となっております。中でも特に豊川国府線、ゆうあいの里小坂井線では9%程度減少しておりその減少幅が目立っております。

次に、会議資料2ページ右側のグラフをご覧ください。ここでは見直し前の平成28年4月から9月と見直し後の10月と11月の1か月平均の利用者数を比較しています。青色の棒グラフが見直し前の1か月の平均、赤色の棒グラフが見直し後の1か月の平均を示しています。音羽線・御津線ではほぼ同水準、そして千両三上線、ゆうあいの里小坂井線、一宮線では増加傾向にあります。一方、豊川国府線では減少が目立っている状況となっております。

続きまして、会議資料3ページをご覧ください。(2)「平成27年4月から9月と平成28年4月から9月の路線ごとの比較」について説明いたします。ここでは、バス停ごとの利用者数について検証を行っておりますが、特に減少が目立っている豊川国府線の利用状況を中心に説明させていただきます。それでは、会議資料3ページ左側2段目のグラフをご覧ください。このグラフは、豊川国府線のゆうあいの里方面におけるのバス停ごとの乗車人数・降車人数を示しており、下にグラフが伸びれば伸びるほど乗降者数が減少したことを示し、上に伸びれば伸びるほど乗降者数が増加したことを示しております。グラフ中の赤枠で囲ってある「国府駅」の部分をご覧ください。

「国府駅」バス停では乗車した利用者、降車した利用者数ともに他のバス停と比較しても、その減少幅が大きくなっております。次に同じく赤枠で囲ってあります「ゆうあいの里」バス停の部分をご覧ください。「ゆうあいの里」は終点となりますが、「ゆうあいの里」で降車する利用者の数が大きく減っていることがわかります。

次に、会議資料3ページ右側、中段のグラフをご覧ください。こちらは豊川駅前方面での各バス停の乗降者数の増減幅を示しておりますが、赤枠で囲ってあるとおり「国府駅」、「ゆうあいの里」バス停での乗降者数の減少幅が大きくなっているのが目立っています。これらのことから豊川国府線では昨年度からの全体的な減少傾向の中で、その要因として「国府駅」から「ゆうあいの里」での区間の利用が減少の多くを占めていることがこのグラフからわかってきます。

なお、「ゆうあいの里」の施設自体の利用者数については、最新のデータを昨年度と比較すると、3,000人程度減少しているとのことであり、バス利用についても、その影響を大きく受けているものと推測しております。

続きまして、会議資料4ページをご覧ください。②ゆうあいの里小坂井線について説明いたします。ゆうあいの里小坂井線については、今回の改正では、限られた便の中での数分のダイヤの変更・調整に留めた見直しを行っております。

会議資料4ページ左側中段のグラフ、赤枠で囲ってある部分をご覧ください。このグラフについても豊川国府線と同様にバス停ごとの利用者数の増減幅を示しているものとなりますが、西小坂井駅方面では「ゆうあいの里」、「市営野口住宅」バス停での乗車人数、「ウイズ豊川」、「豊川体育館前」バス停での降車の減少幅が大きくなっており、「ゆうあいの里」、「市営野口住宅」バス停の利用者の減少が他のバス停での利用者数の減に結びついている

ものと推測しております。また、会議資料4ページ右側ではゆうあいの里方面での利用状況を示しております。「ぎょぎょランド」バス停等で減少がやや目立つ形となっておりますが、西小坂井駅方面ほど利用者の減少幅が大きいバス停はない状況となっております。

続きまして、会議資料5ページをご覧ください。③千両三上線について説明いたします。千両三上線についても、限られた便について若干のダイヤ調整に留まる改正を行った路線となります。会議資料5ページ左側、三上地区市民館方面、中段のグラフをご覧ください。赤枠の「豊川大崎」、「本野」、「桜ヶ丘ミュージアム」の各バス停での乗降人数の減少幅が大きくなっており、特に「豊川駅前」での降車の減少幅が大きくなっております。

次に、会議資料5ページ右側の上千両集会所方面、中段のグラフをご覧ください。ここでも三上方面と同じく「豊川駅前」、「本野」、「豊川大崎」の各バス停での利用者が減少しております。そのため、千両三上線では「三蔵子小学校区」から「豊川駅前」への利用が減少していることがその主たる要因と考えております。

続きまして、会議資料6ページをご覧ください。「平成28年4月から9月と10月から11月の変更前後の比較」、①路線別・個別の利用者数の変化について説明いたします。

ここからは、変更前と変更後を1か月の平均により、運行区間を大幅に変更した便、ほとんど変更をしていない便など、便ごとの状況を比較しています。

それでは、会議資料6ページ右側中段の豊川国府線のゆうあいの里方面行きのグラフをご覧ください。

グラフ中、一番左側には①豊川駅前発7：30発と小さく記載がされております、そして、そのすぐ横に①豊川駅前発7：32発と記載されておりますが、青いグラフが見直し前の9月までの1か月の平均利用者数、そして赤いグラフが見直し後の10月・11月の1か月の平均利用者数を示すものとなります。次に、会議資料6ページ右上の凡例をご覧ください。赤色の破線で囲んである部分については、今回の見直しにおいてもダイヤ・行き先など改正前からほとんど変更していないもの、水色の破線部分が運行区間の効率化、減便をしたもの、黒色の破線部分が増便したものの時間帯の便を示すものとなります。

豊川国府線のグラフの一番左側を見ていただきますと、見直し前の1便目は行き先などは変えておらず、ダイヤもわずかな変更としているものとなりますが、9月までは146人、10月以降が141人と、その利用者数の水準に大きな変動はありません。さらに、その横にある③8：40国府駅発をご覧ください。この便についても今回の見直しではその運行内容はほとんど変更のない便となりますが、見直し前後でその利用者数の水準に大きな変動はありません。

次に、当該グラフ右端から左へ3つ目の青色の破線で囲ってある部分をご覧ください。この時間帯では、改正前は7便、13：54発、豊川駅前発となっておりますが、改正後は11便、14：00発、国府駅発、ゆうあいの里行きの便に変更しております。これは今まで本会議においてご議論いただいた見直しの目的に沿って、豊川駅前まで走行していたものについて、運行区間を短くすることにより豊川市民病院より西側、国府駅とゆうあいの里の区間を増便しているものですが、このグラフを見てわかるとおり利用者の減少幅が大きくなっております。その右横の改正前のダイヤ⑨豊川駅前発、16：06の便と改正後の16：10発、豊川駅前発と比較するとダイヤ・行き先に変更がほとんどないものについてはその利用者数の水準に大きな変化はありません。

次に、グラフの3段目左側、御津線、あかね児童館方面の黒色の破線で囲ってある部分⑩国府駅発、15：11発の便のグラフをご覧ください。この時間帯の便については、大きく出発地等を変更しておりますが、見直しにより青色の17人から赤色の56人と増加していることがわかっています。次に、グラフ3段目右側の御津線の国府駅・市役所方面行きの黒色の破線部分、⑨あかね児童館14：53発の便をご覧ください。ここでも見直し後の利用人数は増加している結果となっております。

以上、これらの結果から全体として、昨年度と比較して利用数全体が減少傾向にある中で、今回の見直しで運行内容を大きく変更していない時間帯の便については利用者数の水準に大きな変動はなく、豊川市民病院より西側の運行本数を多くするために区間の走行距離を短くした便については減少し、便数を増便した時間帯については利用者数がやや増加していることがわかってきます。

次に、会議資料7ページをご覧ください。ここでは運行区間の効率化を図った豊川国府線、音羽線、御津線の区間ごとの見直し前後の1か月の平均利用者数の状況をグラフにより比較しています。

グラフ上段、左側の赤色の破線で囲ってある部分、豊川市民病院からゆうあいの里の利用のグラフをご覧ください。青色の棒グラフが変更前、赤色に変更後となり、この区間は今回の改正により、増便をしている部分となりますが、その区間の利用人数を見ると190人から223人へと増加しております。

次に、グラフ2段目右側、音羽線の赤色の破線で囲ってある部分、音羽地区内から豊川市民病院の区間の利用人数をご覧ください。ここでも改正後の区間の利用人数は増加しております。

続いて、グラフ3段目右側、御津線の市役所・国府駅方面、赤色の破線で囲ってあります御津地区内から豊川市民病院までの利用の部分をご覧ください。こちらも今回の改正により区間の運行本数を増便した部分となりますが、利用者数は増加している結果となっております。

以上、これらのことから、見直しにより増便した区間の利用については全体的に利用者数は増加しており、今回の見直しにより一定の効果が見られるものと考えております。

続きまして、会議資料8ページをご覧ください。(4)「OD調査結果でみる平成27年度と平成28年度の調査結果の比較」について説明いたします。

ここでは、後段で詳細を説明させていただきます、利用傾向を把握するOD調査といわれる調査の分析結果を用いて、今回の見直しの検証を行っております。

会議資料8ページ左側最下段の3路線合計の図をご覧ください。ここでは路線の効率化を図った豊川国府線、音羽線、御津線の豊川市民病院を境にした利用者の比率、豊川市民病院を跨いで利用した利用者の比率が示されており、増便を図った豊川市民病院から西側の区間内の利用比率については、平成28年度は81%、平成27年度は63%となっておりますその比率は増加傾向にあります。一方、豊鉄バス主体の運行として豊川市コミュニティバスの運行本数を減便した豊川市民病院から東側の利用比率は昨年度と比較して5%程度減少しております。また、青色矢印の豊川市民病院を東西に跨ぐ利用については、昨年度と比較して13%程度減少している結果となっております。

以上、これらのことから、今回の改正により増便した区間利用は想定どおり利用者数は

増加し、減便した区間の利用については減少している傾向にあることがわかってきます。

次に、(5)「豊鉄バス新豊線・豊川線の利用者数の変化」について説明いたします。

会議資料8 ページ右側をご覧ください。豊鉄バスの運賃は、主にバス降車時に現金と整理券を同時に運賃箱に入れることによって精算されます。ここでは、見直し前後の豊鉄バスの利用状況を確認するために、運賃箱に入った整理券の枚数を用いてその利用動向を分析しています。

2つのグラフをご覧ください。青色の実線の折れ線グラフが平成28年度の新豊線、赤色実線が平成28年度豊川線のものとなりますが、9月からの状況を見ますと利用者は増加傾向に転じております。ただし、このグラフの整理券の枚数は実際の利用区間までは掴むことができないため、あくまで路線全体の傾向を示す参考資料となりますのでご注意ください。

以上、これらの検証結果を踏まえて、会議資料8 ページ下段、(6)「今後の対応方針」としてまとめております。

平成28年10月の見直しにより、増便を図った豊川市民病院から西側の利用者数は改正前の平成28年4月から9月と比較しても増加しており、見直しによる一定の効果があるものと考えておりますが、後段で説明させていただきます、共通ゾーンの導入に関する認知度、そして市内限定のコミュニティバス・豊鉄バス共通の1日フリー乗車券の利用比率が低い結果となっておりますので、引き続き周知・広報活動に取り組みながら利用動向を注視していきます。

また、一部の路線では乗り継ぎに際して、交通渋滞によるバスの遅延により乗り継ぎがうまくいかなかったケースもありましたので、乗継利便性を確保するため運行事業者と連携しながら、運行状況の把握を続けていきます。

一方、豊川市コミュニティバスの利用者数は昨年度として比較して減少傾向が続いており、見直し後もその傾向は変わっていません。ゆうあいの里自体の来訪者の減少などもその要因として考えられますが、引き続き見直しによる効果の検証を進めていきます。

また、今後については、バス利用だけでなく、鉄道や他の移動手段も含めた市内全体の移動実態の動向を把握しながら、引き続きニーズにあった公共交通ネットワークの構築にむけて様々な事業を実施していく必要があるものと考えております。

以上で、報告事項(1)「平成28年11月までの豊川市コミュニティバスの運行実績及び路線・運賃体系変更前後の利用者動向の変化」の説明を終わります。

座長： これについて、何かご意見等はございますか。

委員： 利用者の動向について、事務局においてかなり細かな分析をしていただいております。その中でもゆうあいの里の利用者の減少がバス利用者の減少につながっています。国府駅の乗降自体も減少しており、それ以外の利用者の利用開拓をしていくべきだと思われます。また、今回の改正により便利に利用できるようになった事をさらに周知していくことも重要であると思います。対応方針の記載にもあるように、豊鉄バスとコミュニティバスとの上手な連携と共通ゾーンの導入というよい運賃体系を作った中で、豊川市民病院を境に東から西、あるいは西から東の豊川市民病院を跨いだ移動に減少があるので、利用開拓とあわせて周知に力を入れていく必要があると感じました。

座長： 提案を含めたご意見をいただき、ありがとうございます。

委員： 今回の改正で、便数や路線体系を大きく変えた3路線で、豊川市民病院より東側の利用が大きく減少し、西側の利用が増加しています。東側は便数自体が減っているので、減少自体は仕方ありませんが、それに関して、今まで利用していた人がバスを使わなくなってしまったのか、または他の交通手段に移行したのかどうか非常に重要であると思います。

豊鉄バスの利用傾向については、豊橋市から新城市までの全てが含まれ、他の要因が入る余地が大きく、このデータからは何とも言えないので、今後、もう少し詳細な調査をしていただくとよいと感じました。

もう一点、今後の対応方針のところで「バスの遅延時に乗継ができなかった」との記載があります。これは、今回の改正前の会議においても心配をしていた点ですが、特に運行事業者が異なる路線の乗継の場合に発生しやすくなると思います。この場には、各運行事業者も参加いただいているので、これの対策をどう行うのかしっかり方針を作っていく必要があるのではないのでしょうか。

事務局： 豊川市民病院より東側の部分については、今回の改正によりコミュニティバスの便数そのものを減らしているため利用者も減っています。改正前までは、例えば音羽や御津方面から市役所まで直通していた便がありましたが、今回の改正により豊川市民病院止まりとしたことで、その便の利用していた方は豊川市民病院より東側へ行くには、豊川市民病院で豊鉄バスに乗継をする必要があるため、豊鉄バス新豊線・豊川線にスムーズに乗継していただけるように、豊川市民病院での接続・乗継をかなり重視し、ダイヤ編成を行いました。

会議資料8ページの右側のグラフで示しているとおり、豊鉄バス新豊線・豊川線の利用者数は、改正を境に若干増加傾向にあります。ご指摘のようにこのデータは路線全体の整理券の着札枚数であるので、実際に豊川市民病院での乗継利用が増えたのかどうかまではこのデータだけでは見ることができません。豊鉄バスでは、毎年6月頃に独自にOD調査を実施しているようですので、今後は、その結果等も分析しながら検証できればと考えています。

乗継がうまくいかなかった件については、時刻表上は乗継ができる時刻となっていますが、実際にバスが天候や道路事情等によって数分遅延し、乗継予定のバスが出発してしまったという状況でした。全てのバス停で必ず他路線に乗継できるということはダイヤ編成上からも難しいですが、今回の改正では、特に豊川市民病院の乗継に配慮し、ダイヤを編成をしています。この乗継がうまくできなかった事案は、国府駅での乗継で発生しています。時刻的にはダイヤに乗継時間・余裕が1分しかなかったため、うまく乗継ができなかったようです。

現在、事務局では只今、説明したような事案が生じるバス停、便、発生頻度等について、運行事業者へ調査中です。今後、運行ダイヤを微調整することで乗継がスムーズにできるようになるということであれば、ダイヤの微修正・変更について本会議に諮り、委員の皆様にご相談をさせていただきたいと考えています。特に、今回の事案は運行事業者が異なる豊鉄バスの路線から豊鉄タクシーの路線への乗継において発生した事案でもあるので、運行事業者が異なる場合の対応方針等についても運行事業者と連携を図りつつ、事務局で対応していきたいと思っています。

座長： この件については、ぜひお願いしたいと思います。また、豊鉄バスの新豊線・豊川線の

利用者の増減についても、豊鉄バスにヒアリング等をして確認していただければと思います。

遅延時の乗継に関しては、些細な事のように見えますが、利用者からすると今後の利用をやめるきっかけにもなってしまいます。早急に手を打つ必要があると考えられるので、ぜひ事務局の方で気付いた点を踏まえ、いろいろと検討してほしいと思います。

コミュニティバスの利用者数については、会議資料1ページのとおりですが、このグラフを見ると、特に今年度は、バス利用全体の傾向が分かりづらい状況です。運行開始当時から昨年度まではほぼ同じ様な傾向の月変動ですが、今年度の4月から月変動があまり見られないなど、状況が分かりづらいところがあります。利用促進のために、路線や運賃体系を見直し、利便性を高めたことのよい所を、市民の皆さんに何度もメッセージとして、出していく必要があると思います。今回の分析結果を含めて、市民の皆さんに分かりやすく説明をしていくとよいと感じます。

豊川市民病院の東側のコミュニティバスの便数を減らすという事の印象が強く、西側を増便したことの印象が弱かったという事もあるかもしれません。もう1つは、豊川市民病院を越えて利用する方の減少についても、豊鉄バスと上手く接続していることがあまり市民の皆さんに届いていなかったのかもしれない。豊鉄バスと連携し、市民の皆さんに周知していくことが大切であると感じます。

委員： ご指摘のとおりであると感じました。豊川市民病院から豊川体育館前の利用について、豊鉄バス社内で運転手等への内部的な聞き取りを行ったところ、10月は目立った変化はありませんでしたが、11月に入り利用は少し伸びているということであるので、乗継をして利用していただいている方も多少増加しているのではないかと推測しています。乗継拠点として豊川市民病院が大切なポイントとなっていますが、このバス停はスペース的な制約からバス車両の追い抜きができない状況の中で、今回の改正では、バスの発着時刻について事務局にて非常によく考えていただき、他路線とのバスと重複しないような時刻を設定していただいたので、何とか対応できていますが、運行本数も考えると今後の検討課題でもあるとも感じています。

座長： 豊川市民病院のバス停は物理的な問題があり、今後検討していく必要があると思います。駐車場等との関係も出てくるのですぐに改善することは難しいかもしれませんが、検討課題に挙げていく必要もあるのかもしれない。

他にご意見等なければ、報告事項を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(2)「OD調査結果について」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)「OD調査結果」につきまして説明させていただきますので、会議資料9ページをご覧ください。

前回会議にてご承認をいただき、10月下旬に実施いたしました「OD調査」と言われる利用実態調査の結果について、その詳細をご報告させていただきます。

「2-1 調査の実施概要と回収結果」について説明いたします。

会議資料9ページ左側上段の表をご覧ください。コミュニティバスについては、平成28年10月18日の火曜日から22日の土曜日までの5日間、豊鉄バス、新豊線・豊川線

については、10月18日の火曜日と10月22日の土曜日に各路線の全便において調査を行い、全体で昨年並みとなる2,294人の方からご回答をいただきました。

次に、「2-2 調査結果」についてですが、ここからは性別、年齢などの項目について、それぞれの集計結果が記載されております。なお、今年度については新たに「運転免許証の保有と返納意向に関する設問」と「共通ゾーン制導入の認知度に関する設問」を追加しております。

それでは、(1)「性別」のグラフをご覧ください。グラフ左側にはそれぞれの路線名、棒グラフについては、性別を色で分けて示しております。路線ごとで若干のバラつきはありますが、最下段の総計を見ていただきますと青色の男性が35%、女性が65%となっており女性のバス利用の比率が高い傾向にあります。

次に、会議資料9ページ右側上段(2)「年齢」のグラフをご覧ください。こちらも利用される路線の特性によって若干のバラつきはあるものの、全体としてはオレンジ色系の配色がされている棒グラフが60歳代以上を示しておりますが、60歳代以上の高齢者層が全体の約6割を占める結果となっております。

続きまして、(3)「運転免許証の保有と返納意向」を示すグラフをご覧ください。全体としては緑色の「免許証を保有しているが返納するつもりはない」が33%、青色の「保有しているが返納する意向がある」が5%、灰色の「保有していない」が62%となっており、運転免許証返納の意向があるバス利用者は少ない状況にあることがわかりました。

続きまして、会議資料10ページ(4)利用目的のグラフをご覧ください。全体では買物の利用割合が最も多く、次いで娯楽・社交・食事、そして通院・通勤の順で多くなっています。

次に、(5)「利用頻度」では一週間に1回以上利用する割合が全体の70%を占めております。

次に、(6)「運賃支払いの方法」についてですが、全体では現金の利用割合が56%と最も多く、次いで200円分お得となる回数券の利用割合は32%となっております。またこの10月1日から通年運用を開始した共通1日フリー乗車券については、1%程度に留まっている結果となっております。

最後に、(7)「共通ゾーン制導入の認知度」については、水色の「知らなかった」とする回答が約7割近くを占めている結果となっております。

以上が、利用者の属性などに関する事項の説明となりますが、この調査は昨年度も同時期に行っており、比較して見ても大きく変動した部分はありませんでしたが、まとめとして、高齢者の利用割合が多いこと、そして高齢者以外の利用割合はあまり高くないこと、共通1日フリー乗車券の利用割合が少ないこと、共通ゾーン制導入の認知度が低いこと、これらの点を踏まえて豊川市地域公共交通網形成計画における目標の達成に向けて、各種の事業を展開していく必要があるものと考えております。

続きまして、会議資料11ページをご覧ください。

「3-3 OD調査移動数の結果概要」について説明いたします。ここからはバスの路線ごとの利用傾向を示すものとなります。

では、最初にグラフ等の見方について説明させていただきますので、会議資料11ページ左側、1番上の棒グラフをご覧ください。このグラフは、昨年度の豊川国府線における

バス停別の乗降人数等の調査結果を示している例示となりますが、グラフの右上部分の赤い矢印部分を見ていただきますと、白字で「豊川駅前方面（5日間合計）」と書いてあります。これについては、路線の方面を示しております。次に、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となり、棒グラフが長ければ長いほど乗車または降車が多いということを示しております。

次に、「豊川特別支援学校」バス停での赤い棒グラフの部分をご覧ください。横に黒字で5日あたり14人の記載がありますが、これは調査期間の5日間において14人の方が「豊川特別支援学校」で乗車し、「国府駅」で降車したことを示すものとなっております、他のグラフにおいても黒色の矢印があるものについては、その移動量が多い区間を示すものとなります。

次に、会議資料11ページ左側、上から2番目のグラフをご覧ください。こちらは、上段のグラフと逆の方面である「ゆうあいの里方面」での乗降人数を示すものとなります。「国府駅」での棒グラフを見ていただきますと、「国府駅」での乗車が多く、「ゆうあいの里」または「豊川特別支援学校」バス停で降車する利用が多いということがわかります。

次に、上から3段目の「OD調査時のバス停通過人数」のグラフをご覧ください。ピンク色の棒グラフは、「豊川駅前方面」において、各バス停間での乗降人数を差し引きした、バスの車内に乗っている人数を「バス停通過人数」として示しております。グラフの「上宿」から「国府駅」、そして「上宿東」バス停までのピンク色の棒グラフをご覧ください。

「ゆうあいの里」から「国府駅」の間では棒グラフは比較的に長くなっておりませんが、「国府駅」から「上宿東」のバス停間では棒グラフが短くなっており。これは、「国府駅」で多くの方が降車したため、「国府駅」発車時にバスに乗車している人数が減少したことを示しており、この表については主に「一つの路線におけるあるバス停からあるバス停までの利用状況」の分布を表すものになります。なお、オレンジ色の棒グラフについては逆の方面である「ゆうあいの里方面」での利用状況の分布を示しております。なおそれぞれの路線ごとのグラフの上の枠内には利用傾向のまとめが記載されております。

会議資料11ページ右側（2）「豊川国府線」のグラフをご覧ください。豊川国府線における、「豊川駅前方面」では「ゆうあいの里」から乗車し、「国府駅」、「上宿」バス停で降車する利用が多くなっており。一方、「ゆうあい方面」では「国府駅」から乗車し「ゆうあいの里」で降車する利用が多い傾向にあります。

続きまして、会議資料12ページをご覧ください。（3）「千両三上線」についてですが、「三上地区市民館方面」では「三蔵子」で乗車し「豊川駅前」で降車する利用が多くなっており、「千両方面」でも「豊川駅前」で乗車し「三蔵子」、「本野」バス停で降車する利用が多い傾向にあります。

次に、（4）「ゆうあいの里小坂井線」についてですが、「西小坂井駅方面」では「ゆうあいの里」から乗車し、「豊川体育館前」で降車する利用、そして「豊川市民病院」から乗車し「西小坂井駅」で降車する利用が多くなっており。一方、「ゆうあいの里方面」でも同様の利用が多くなっており。

続きまして、会議資料13ページをご覧ください。（5）「一宮線」では「豊川駅前」で乗車し「本宮の湯」バス停で降車する利用、「本宮の湯」で乗車し「豊川駅前」がその多くを占めており、「本宮の湯」に行くのがこの路線での主要な目的であることがわかります。

次に、会議資料13ページ右側(6)「音羽線」についてですが、「市役所方面」では「グリーンヒル音羽」、「音羽支所」から乗車し、「国府駅」で降車する利用が多くなっております。一方、「グリーンヒル音羽方面」では「豊川市民病院」から乗車し、「国府駅」で降車する利用、「国府駅」で乗車し「音羽支所」、「グリーンヒル音羽」で降車する利用が多くなっております。

続きまして、会議資料14ページをご覧ください。(7)「御津線」についてですが、「市役所方面」では「愛知御津駅前」で乗車し、「国府駅」で降車する利用や「御津支所」または「国府駅」で乗車し「豊川市民病院」での降車する利用が多い傾向にあります。一方、「あかね児童館前方面」では「国府駅」から乗車し、この10月に新設された「ココカラフライン為当店前」で降車する利用が多くなっています。

続きまして、会議資料のページを少し飛ばしていただいて、会議資料18ページをご覧ください。(12)「豊鉄バス新豊線・豊川線」について説明いたします。こちらは平日、休日それぞれ1日間の調査になりますが、平日・休日の違いによる利用実態に大きな相違は見られませんでした。

まず、「新城方面」では「豊橋市内」から乗車し、「南大通四丁目」、「豊川体育館前」、「免許センター前」で降車する利用が多くなっております。

一方、「豊橋駅前方面」では「イオン豊川店」で乗車し「豊川駅前」で降車する利用、「豊川体育館前」、「心道教前」で乗車し「豊橋市内」で降車する利用が多い傾向にありました。

なお、時間の関係もあり説明を割愛させていただいた各地区地域路線の調査結果については地域路線の運行主体である、それぞれの地域協議会に調査結果を報告し、今後の改善への基礎資料としていただき地域内での議論につなげていきます。

以上が、各路線の利用実態の説明となりますが、まとめとしましては、昨年度の調査と比較して大きな利用実態の変化は見られないものの、今回の10月1日の見直しにより「国府駅」、「豊川市民病院」の乗継に増加傾向が見え始めていることがわかってきております。そのため、これらの点を踏まえて乗継利便性について周知・広報を進めていく必要があるものと考えております。

続きまして、会議資料19ページをご覧ください。「2-4 乗継の状況」について説明いたします。会議資料19ページ左側上段にはバス乗車前の鉄道やバスの乗継状況が示されており、下段にはバス降車後の乗継状況の有無が示されております。

上段の乗車前の乗継状況については、豊川国府線、音羽地区地域路線において乗車前に鉄道またはバスを利用した割合が比較的高くなっており、市内バス路線全体では、バス乗車前に鉄道または他のバスを利用している割合は全体の約9%となっております。

一方、バス降車後の鉄道・バスの乗継状況については、千両三上線ではその割合が35%となっており、他の路線と比較して特に多くなっております。これは後段でも説明いたしますが、「豊川駅」において鉄道への乗換え利用が多い傾向を示すものと考えております。なお、全体で見ると降車後に鉄道またはバスを利用する割合は全体の約9%となっております。

次に、会議資料19ページ右側(3)「各路線別の乗継状況」について説明します。ここでは路線別の乗車前、降車後それぞれのバス・鉄道路線の乗継状況を示しております。

各路線とも、乗継を行っている場合においては、乗車前、降車後ともに鉄道利用がその

多くを占めておりますが、バス相互の乗継利用では豊川国府線、音羽線、御津線、御油地区地域路線での乗継割合が多くなっております。

次に、会議資料20ページをご覧ください。(4)「主な乗継状況」について説明します。ここではバス同士の乗継状況やバスと鉄道との乗継状況について主要なものについて地図を用いて示してあります。

まず、左側の図にあります「バス同士の乗継」では、「音羽支所」バス停における音羽線と音羽地区地域路線との乗継利用、「豊川駅前」バス停での豊川国府線と千両三上線との乗継が比較的多くとなっております。

一方、バスと鉄道との乗継については、「豊川駅前」バス停における千両三上線とJR線または名鉄線の利用、「国府駅」バス停における豊川国府線、御津線と名鉄線の利用、そして音羽地区地域路線の「名電赤坂駅」バス停における名鉄線との乗継利用が多い傾向にありました。

以上で、報告事項(3)「OD調査結果の概要」についての説明を終わりますが、調査結果のまとめとしましては、利用者の移動実態については、調査の実施が見直し直後だったということもあり昨年度から大きな変化は見られませんでした。平成28年10月の見直しにより乗継ポイントなる「豊川市民病院」や「国府駅」などの交通結節点での乗継利用が多くなりつつある傾向も見え始めてきており、今回の見直しによる一定程度の効果も認められると考えております。

今後につきましては、来年度も引き続き同時期に本調査を行い、見直しの効果の更なる検証を進めていきます。

以上で、報告事項(3)「OD調査結果の概要」についての説明を終わります。

座長： 今回のOD調査は、10月下旬の実施ということで、改正後の利用状況が固まっていな
い中での調査でしたので、昨年度の結果と比較してあまり大きな変化は見られませんでした。次回調査は1年後になりますが、その間、乗継等に関してヒアリング等を実施する予定はありますか。

事務局： 現在のところ、特にヒアリング実施の予定はありません。ご指摘のように、今回の調査は改正後1か月も経たない中での調査でした。見直し後の利用状況が分からないような状況下での調査となったので、来年度も同時期にOD調査を行って、今年度とのデータの比較・分析をしていきたいと考えています。来年度の調査は、路線見直し後、約1年経過した上での調査となりますので、人の流れや動きなどの変化も分かってくるものと思われます。実際に乗り継ぐ方への聞き取りについても、来年度の調査の時に検討の上、可能な範囲で対応ができればと考えています。

委員： 会議資料19ページの右のグラフについて、例えば豊川国府線を見ると、豊川国府線から豊鉄バスに乗り継ぎしているのは降車後で、18という数値になっています。一方、一番下の豊鉄バスのデータは豊川国府線を降りて豊鉄バスに乗車しているのは4となっています。差異がありますが、このデータは1日当たりのものなのでしょうか。

事務局： 調査結果は、各路線における調査期間の各日数のパーセントで示しています。豊川国府線と豊鉄バス新豊線・豊川線について、同じ調査日数で調査していれば比較がしやすかったのですが、豊川国府線については、5日間、豊鉄バス新豊線・豊川線は平日、休日各1日の2日間の調査日数でしたので、数字に差異があります。また、豊川国府線の降車後に豊鉄バスに乗り継ぐ割合は18%ですが、昨年度の調査では降車後に豊鉄バスに乗り継ぐ

割合は約3%でしたので、降車後に豊鉄バスに乗り継ぐ割合は、昨年から15%程度増加している状況です。

委員： 単位が%ではなく、人数だと勘違いしていたので数字自体が合わないのは理解できました。2点目は乗り継ぎの量だけの比較ではなく、例えば昨年度の豊川国府線で、西から東まで利用した人数と、今年度の乗り継いだ人数から、昨年乗継していない人がどの程度乗継したのかをデータ抽出できないでしょうか。西から東へ行きたかった人は全体に増えたのか減ったのか、乗継をしたかどうかよりも移動自体の増減が非常に重要であると思います。減ったのであれば、今までバスを利用していたのにバス以外の他の手段に変えてしまった、あるいはその移動をやめた可能性もあるので、その辺りが議論できるとよいと感じました。

事務局： 今回の調査では、バス降車後に何に乗るのかまでしか聞いておらず、最終目的地がどこか、1人の方を追跡して調査できていません。特に、豊川市民病院での乗継が今回の改善で非常に重要なポイントになっていますので、来年度のOD調査に向けてどこまで追跡ができるか、先ほどご指摘いただいた、ヒアリングも必要性の件も含めて、今後、調査の実施方法等について検討をしたいと思います。

委員： 3点目は今の事務局の説明にもあるように、今回の調査では次に何に乗り継ぐかは聞いていますが、その先は聞いていないということで、調査をどこまでできるのかという所です。完全に追跡はできないが、「最後にどこで降りるのか」を追加で聞くと、その人がどこからどこに移動したのかが分かります。来年以降、その把握をいただけるとバスでのODというよりは、その人の移動のODを知ることができると思います。

座長： 今後の調査時に参考になりたいご指摘です。皆さんの活動がどのくらい増えたのか、もしかすると、高齢者の活動が減ってしまったのかもしれないかもしれません。全体の活動量がどれくらいなのか見えていないと、バスを利用した人だけのODになってしまいます。しかし、その調査を行うとなると大変な調査になりかねないので、どうすれば簡単な調査でうまくデータを取れるのかどうか、検討する必要があると感じます。その点も含めて来年以降も継続して考えていきたいと思います。

委員： 会議資料9ページに(3)「運転免許証の保有と返納意向」の結果がありますが、これは現在、高齢者の間では非常に大きな問題になっています。他の団体でもこの件に関して多く取り上げられているにも関わらず、このグラフを見ると33%が返納するつもりはなく、返納したいという人が5%と非常に少ない状況です。少ない理由は、1人暮らしや高齢者同士で暮らしている方が非常に多くなったためであると推測されます。運転免許証を返納することで、その方たちは自分の行動に制約が生じ、生活に支障をきたす場合もあります。来年度も調査を行うということなので、高齢者や交通弱者に対しての福祉はどのように考えているのか、調査項目に入れて調べていただくことは可能か、また、現在検討しているのかお聞きしたいです。

事務局： 交通弱者に対する市の考え方について、現在、市の福祉部局で福祉関係の計画を作っており、そのためにアンケート調査を実施していると聞いています。高齢者へのアンケート調査は、介護高齢課が年明け早々に実施する予定です。公共交通に関する設問も数問加え、OD調査だけでは分からないような高齢者の移動の状況等を市としては把握していきたいと考えています。運転免許証保有者の中で今後、返納を考えているという5%の内訳を

年齢層とクロス集計したところ、そのうちの8割ぐらいの方は60歳以上の方でした。その方々が何年後に返納するかは聞いていないので状況が分からない部分もありますが、確実に60歳以上の方で約8割の方は今後返納したいと回答しているので、それらの方が運転免許証を保有せずに自家用車を使用しなくなった時にバスだけに留まらず、鉄道なども含めた公共交通を使っただけのよう、今から周知PRを行っていく必要があると考えています。

委員： ぜひお願いしたいと思います。私はそろそろ運転免許証を返納しなければならない年齢ですが、行動が制約されるのでなかなか返納のきっかけが掴めません。私の兄が豊橋市で運転免許証を返納した際に、公共交通機関を利用できる券などをいただいたとのことですが、豊川市ではそのような事は行っているのでしょうか。

事務局： 豊川市では、運転免許証を自主返納された方に証明書を提示いただくと、人権交通防犯課の窓口で記念品として傘かコミュニティバスと豊鉄バスの共通回数券のいずれかを選択していただき、進呈しています。豊橋市では高齢者は、豊鉄バスが発行している元気パスの補助が受けられるようです。事務局としては、ぜひ公共交通を利用いただけるようにバス回数券をおすすめしていますが、バス回数券を選択しない方も見えます。今回の見直しでこれまでと比べ安く行けるエリアが広がっていることも周知しながら、バスマップや最新の時刻表をお渡しし、周知はしているところです。また、本事業については、市ホームページなどでも周知しています。

委員： 返納を躊躇する一番の理由は、自分の行動が制約されることであると思います。どこにでも出かけられなくなる、買い物にも行けなくなるのではないかと心配があって返納ができない人が多いと思います。綿密に計画してダイヤを改正し、私たちが利用しやすいニーズに合ったよりよいバスにしていくのは大変ありがたいと思いますが、返納させるための気持ちを動かすようなことも充実していただければと思います。

委員： 主人が運転免許証を返納しました。警察署に運転免許証を返納した際に、水族館や温泉の割引券などいろいろな特典が記述されたプリントをもらいましたが、豊川市で記念品のサービスがあることは全く知りませんでした。豊川市のサービスは今、聞きましたが、PRは行っているのでしょうか。

町内の運動会で老人クラブのテントがあり、そこで皆さんからポケット時刻表がほしいと言われました。まだ返納する気がない人はたくさんいると思いますが、時刻表をほしいという方もいるので、皆さんの目に触れるようなところでもっとPRをお願いできればと思います。それから、今の返納に対するサービスについて老人クラブの方は知っているのでしょうか。

委員： 過日、事務局の方に老人クラブの会議に来ていただき、コミュニティバスの概要や今回の改正などを中心に説明をしていただきました。大変よかったですので、また機会があればぜひ説明やPRに来てほしいと思います。

委員： 老人クラブに入っていない市民の方もたくさんいるので、もっと様々な場面で積極的にPRをしていただければと思います。

座長： 運転免許証返納の話は、福祉など様々な所で出ています。高齢者の交通事故を減少の方向にどう持っていくのか、バスのインセンティブの話とリンクしている部分があるので、どんな方法がよいのか整理をする必要があります。しかし、車とバスでは利便性の差が大

きいので、事故減少と利用促進をリンクさせて同時に行うのは、新たな不満を生むようなことになりかねないので、しっかり整理しておかないといけません。逆に運転免許証を持たず、ずっとバスを利用している人には何の恩恵もないと言われてしまう可能性もあり、考えておく必要があります。その受け皿のひとつとして、コミュニティバスや豊鉄バス新豊線・豊川線のようなバス路線があります。それが優遇措置なのかは話が別かもしれませんが、事務局としても他の部署との関連もあるので、少し情報を整理しておくと思います。

他にご意見等なければ、報告事項を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（３）「利用促進イベント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（３）「利用促進イベントの取り組み結果」につきましてご説明いたしますので、会議資料２１ページをご覧ください。

「３－１ 夏休み路線バス探検キャラバン」について説明いたします。

こちらは夏休み中にバスと触れ合うことを目的とした、子ども向けの体験型イベントを豊鉄バスさんの全面的なご協力の下、昨年度に引き続き豊鉄バス植田車庫にて実施いたしました。内容については会議資料２１ページの下段の写真のとおりですが、道中のバス車内でバスに関するクイズやバスの乗り方教室等を行い、保護者も含めて普段経験ができないようないろいろな体験をしていただきました。

次に、参加人数についてですが、予定の７０名に対して、７４名の方からご応募がありました。当日３名の欠席があり、最終的に７１名の方にご参加をいただきました。ご参加いただいた子どもの年齢階層を見ますと、小学校以下の未就学の子どもさんが比較的多い結果となっております。イベント終了後にアンケートにもご協力いただきまして、全体として参加者からは好評をいただいております。来年度についても引き続き豊鉄バスさんのご協力をいただきながら本事業を行っていきたいと考えております。

次に、会議資料２１ページ右側の「３－２ 夏休み小学生５０円バス」についてご説明いたします。

こちらの取り組みは、平成２４年度からの継続事業となっており、運行事業者さんのご協力をいただきながら、東三河地域８市町村の連携のもと東三河地域の一体的な取り組みとして夏休み期間中、小学生の運賃を片道一律５０円とするキャンペーンとなっております。また、今年度においては、豊橋市にある三河港を中心として開催された「海フェスタ」という大きなイベントもあり、当該イベントとも連携しながら事業を実施いたしました。

会議資料２１ページ右側の下段の表をご覧ください。左から平成２５年度、平成２６年度、平成２７年度、そして本年度における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ております。平成２８年度の利用者合計は、延べ４８５人で、昨年度比４％の増加となっております。路線別に見ると「豊川国府線」、「御津地区地域路線」の利用が昨年と比較して２倍程度増加しております。なお、本文の注釈にありますとおり、豊鉄バスさんの利用者につきましては、豊橋・新城・渥美の各営業所の合計で、１１、１５０人となっております。昨年度と比較すると７９６人増加した結果となっております。

来年度につきましても、運行事業者並びに各市町と協力しながら引き続き本事業を行っ

ていきたいと考えております。

座 長： これについて、何かご意見等はございますか。

委 員： 非常によいイベントを実施していただきました。事務局より路線バス探検キャラバンでアンケート調査を実施したとの説明がありましたが、この資料の中にアンケート調査の結果を入れていただくと非常に分かりやすいと思いますので、次年度以降、検討をお願いします。

座 長： この子ども向けのイベントは4年目になります。少子化で児童数は減少していると思いますが、そのような中で参加者が増えているという実績は評価できると思います。この資料に市の児童数の状況を入れていただけるとさらによいと思います。今年は、全国での出生が100万人を切ったと聞きました。そのような中で利用者が増加している事はよいことだと感じます。

他にご意見等なければ、報告事項を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）「地域協議会意見交換会・勉強会について」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）「地域協議会意見交換会・勉強会」につきまして説明いたしますので、会議資料22ページをご覧ください。

昨年度に本会議にてご審議いただき、策定をいたしました、豊川市における公共交通の基本計画となる「豊川市地域公共交通網形成計画」において、住民との連携による公共交通利用意識の向上を目指し、地域のバスを守る意識を高めるための意見交換会・勉強会を実施することが事業として位置付けられております。豊川市ではコミュニティバスの地域路線を運営するために音羽・御津・一宮・御油の4地区にて地域協議会が立ち上げられ、運行計画、利用促進などの運行に関することについては地域が主体となって検討しております。

これまでは各地域協議会内だけでの議論に留まっておりましたが、各地域協議会の役員等の一同にご参加いただき、それぞれの地域路線の状況・課題などを知っていただくための意見交換や公共交通に精通した講師による基調講演等を行うことにより、地域でバスを守るためのヒントを得ることなどを目的として、本事業を平成29年2月に実施していく予定となっております。なお、本事業については国の補助メニューを活用させていただいており、地域の皆さんと協力しながら人口減少等の将来の課題も意識した地域路線の利用促進を進めていきたいと考えております。

座 長： この会への参加は、役員の方に限定されているということでよいでしょうか。

事務局： 現在、音羽・御津・一宮・御油地区の地区地域路線が運行されている4地区に地域協議会があり、今回初めての試みであるので、まずはそれぞれの地域協議会の会長の方に勉強会の開催について話をさせていただき、賛同していただきました。現在の事務局の考えでは、会長を含めて地域協議会の核となって活動していただいている役員・委員を中心にご参加いただく予定ですが、参加は役員だけに限定するものではありません。御津地区では役員以外の委員の方も参加したいという声も聞いておりますので、そういった地域の協議会の方々にも集まっていただき、まずは勉強をしていきたいと考えています。

座 長： 参加したいという意向がある方は、ぜひ参加してほしいと思います。

委員：今回は、現在、設立されている地域協議会の方のみが対象でしょうか。地域協議会ができそうな地区や、新たに地域路線が走るとよいと思っている地区で興味がある方がいれば、どのような状態なのか、どのように実施しているのかが把握できるように、オブザーバーのような形でもいいと思うので、意見交換に加わって参加できるようにしてもらえるとよいと思います。

2時間程度の勉強会ということですので、基調講演と意見交換を合わせると、多くの時間はないと思われませんが、基調講演はどのような方を招聘する予定であるのか、決まっていたら教えていただきたいと思います。

事務局：今回の勉強会については、現段階で既に地域協議会が立ち上げている地区を対象とする予定です。現時点では、他の地区で正式に地域路線の要望書が提出されている地区や設立準備段階の地域協議会はありませんが、今後そのような声が高まってきた場合、既に運行している地域協議会の様子を知っていただくことも非常に重要であると思われしますので、臨機応変に対応していくことは可能です。

基調講演は10～20分くらいで考えています。基調講演については、本会議の運営支援等を委託しているコンサルタント会社で、国のコーディネーターの資格を保有している方をお願いをする予定です。本市のコミュニティバスが運行を始めた平成23年11月以前から業務に携わっていただいている方で、豊川市のコミュニティバスに精通していることもあり、基調講演をお願いし承諾を得たところです。

委員：この会議の委員でも、聞きに行ってもよいでしょうか。

事務局：可能です。

委員：今の話に関連して、一般の市民の参加はどうでしょうか。どれほど集まるかは分かりませんが、この機会に門戸を広げてみてはいかがでしょうか。公共交通に関わっていない人は、今の公共交通がどんな状況なのかも知らないと思います。中には普通に今までとおり、バス会社が運営していると思っている方もたくさんいるので、今のまま何もしないでいると、将来バスがなくなってしまう可能性もあるということを知っていただくよい機会になるのではないのでしょうか。地域協議会でどんなことを議論しているかも分かっていたので、知ってもらうことで何かしなければいけないと思う方が1人でも出るかもしれません。

隣接の豊橋市では地域協議会が10年程前からあり、トップでやられている方々は当時60代後半でしたが、現在80代ぐらいでもまだまだトップでやられている方もいます。地域協議会の中でいかに世代交代していくかも非常に重要な問題になってくると思われるので、その目を作るために委員の方に無理やり連れてきてもらうくらいの気持ちで、ターゲットを少し広げてみてはいかがでしょうか。

事務局：今回は初めての試みになるので、対象をどうするかについては、事務局の方でも悩んだ部分です。あまり門戸を広くしすぎると会そのものが上手くまとめきれなくなる懸念もあるので、今回は地域協議会の役員並びに委員を対象に考えています。

豊橋市での事例の話にもあるように、豊川市でもある地域協議会では設立当初から携わって会長をしている方がおり、引退も考えておられるが後任が見つからないということも聞いています。今回は会場の広さの関係もあり、一般の方まで門戸を広げることは難しい状況ですが、来年度以降も継続していく考えであるので、今年実施した結果から得られた

反省点等も踏まえながら、次年度に向けてもう少し門戸を広げるといことも、今後の検討課題にさせていただければと思います。

委員：あまり門戸を広げすぎると、要望やご意見ばかりが出るだけになり、混乱する可能性があることは理解ですが、この公共交通会議での協議内容なども市民の方に知らせることに利用できる可能性もあります。まずは今までの経過を知る地域協議会の方たちとの勉強会とし、そして一般の方にもオブザーバーのように参加できる形で別の所で聞いていただくなど、何か意見を言えるような場を作ってもらえるとPRや認知度も増すと思います。私見だけで決めてはいけない問題であると思いますので、今回の勉強会の実施方法などは事務局にお任せしますが、地域協議会の方からの発言ではない新鮮な意見もあると思いますので、今後、市民の意見を聞く場を設定することも検討いただければと思います。

もう1点、豊川市のバス路線図を見ていると直線型が多く、円の様な循環する動きの路線はないと感じます。東京のJR山手線のように循環する路線も、地域協議会の方で話が出れば、路線として考えられていくのでしょうか。市内を網羅した路線も将来できたらと思います。

事務局：勉強会については地域協議会が4つあり、それぞれの協議会で他の協議会がどのような取り組みをし、どのような利用促進策を展開をしているのか全く知らない状況でもあるので、まずは地域協議会同士の横のつながりを大事にしていきたいという思いがあります。ある地域協議会で成功した取り組みやよい所を他の地域協議会で参考にするなど、委員の中で一緒に考えていきたいと思っています。例えば豊橋市では、協議会で検討した結果を地区の回覧に協議会の名前で発行することを協議会独自の取り組みとしてやっていると聞いております。豊川市の場合は、地域協議会を年に数回行って、その情報が市民の方まで伝わっていないという状況もあるので、まずはできる所から少しずつやっていきたいと考えています。

バス路線に直線型が多い件については、基本的に地域協議会で運営している地区地域路線については、循環型で運行している路線が多いです。また、基幹路線については、上りと下りで同じルートを往復運行している路線が多い状況です。循環型のルートにした方が利用者が多くなるではというご指摘であると思いますが、その一方で、千両三上線を例に挙げると豊川駅を出発して三上方面まで運行し、また豊川駅まで戻る場合、循環型では一周余分な所を周って豊川駅に戻ってこなければならず、直接、豊川駅に行きたい人からすると乗車時間が増えることとなります。利用実態等を見ながら今後の路線の見直しに向けた検討の中で議論ができればよいと考えています。今現在、利用している方の利便性を確保しながら、経費面にも配慮し、利用者の増加に向けた運行ルートが設定できればよいと考えていますので、よろしくをお願いします。

座長：運行ルートは今後の利用動向を踏まえて、慎重に検討していく必要があると思います。皆さんがどのように利用するのも重要な要素です。

もう1点、勉強会はどのような形で中身を行うかによって、意見をできる限り採用していくという努力がいます。今までは、地域協議会同士が顔見知りになるというチャンスがなかなかありませんでした。これを年に2～3回実施し、内部だけで話をしようという事であれば、それはそれでよいと思います。そしてもうひとつの会は、市民の皆さんにどんどん参加していただき、意見をいろいろいただいてそれを参考にしようというよ

うに、主旨を明確にして整理した上で形作っていくことに意味があると思います。今回が第1回ということもありますが、この会議に参加して、どのような事が議論されるのか知っていただければ、バスに関心を持ってもらえるきっかけにもなります。なるべく多くの方にご覧いただきたいと思います。発言はどのようにするのかは地域協議会の皆さん同士で話をさせていただくことも必要ですが、市民の役員以外の方の話を聞く場を別に設けるなど、その方法はいろいろあると思います。

このような勉強会は年に1回ぐらいが限度なのでしょう。この公共交通会議は年に4回ありますが、毎回話題は動いていき、委員の皆さんも毎回気付くことがあります。同様に地域協議会でも年に数回集まって「この日はこの件に関して皆で議論する日」とテーマやルールを決めておくと、皆さんが参加しやすいのではないのでしょうか。それと、役員などの継続の話に関しては、リーダーがずっと変わらないと、何でも「あの人に任せておけばいい」という形になりかねないので、どこかで交代をして次の世代に引き継いでいかないと組織は継続できないと思います。それはとても難しいことですが、役員以外のまわりのみinnでサポートしていく仕組みをこれから作っていかねばならないと感じます。他所での事例など、情報を集める必要もあります。また、路線については、今のご意見も含めて皆さんとともに検討していく必要があります。

他にご意見等なければ、報告事項を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、3の協議事項(1)「バス停位置の変更について」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(1)「バス停位置の変更」につきまして説明させていただきますので、会議資料23ページをご覧ください。

「5-1 豊川国府線・音羽線・御津線「佃」バス停位置の変更」について説明いたします。会議資料23ページ左側の地図をご覧ください。八幡町の佃地内にあります「豊川国府線・音羽線・御津線」共用の「佃」バス停、豊川駅前方面について、現在の設置場所付近における商業用地の開発に伴い、営業開始後、当該商業用地への車両の乗り入れの支障となることから、約60メートル程、豊川駅前側へ移設を行います。変更はバス停の位置のみであり、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・利用に関しましては、関連する近隣地権者や公安委員会・道路管理者等の関係者にご了解をいただいております。移設については、平成28年3月1日に実施予定となっておりますが、今後は車椅子等の利用のための歩道境界ブロックの開口工事などを進めていきます。

以上で、協議事項(1)「バス停位置の変更」についての説明を終わります。ご協議のほどよろしく願いいたします。

座長： これについて、何かご意見等はございますか。

委員： これは協議事項なののでしょうか。報告事項でよいのではないのでしょうか。

事務局： コミュニティバスのバス停位置の変更は、公共交通会議での協議が必須であり、協議が調った後、変更する1か月前までに愛知運輸支局へ申請を行うというルールがあります。内容的には報告事項のような内容ではありますが、愛知運輸支局にも相談をさせていただき、今回は協議事項としています。

委員： 市道八幡線の開通、区画整理地内から姫街道への信号交差点接続が来年の3月に予定されていますが、今回のバス停移設はそれに伴うものでしょうか。八幡地区には観光地がたくさんあるので、巡るようなバス路線に変更したり、バス路線を新設したい場合はどのようにすればよいのでしょうか。

事務局： 今回のバス停の移設は、今のバス停前の商業地に新しく店舗が建築され、店舗に入る車の出入りでバス利用者が安全に乗降できなくなることから、移設を行うものです。移設先は車の乗り入れがない部分をバス停にしています。

当該地区のコミュニティバスの運行ルートについては、現在は姫街道を運行していますが、以前から土地区画整理事業区域内にバスルートを変更できないかという地元からの要望をいただいているところです。今回の対象バス停から国府駅方面へ約70m西側の所に、土地区画整理事業区域から姫街道の方へ繋がるT字型の信号交差点が新しくできます。

地区地域路線の見直しは、地域協議会の中で議論をいただきながら市と連携を図り、ルートの変更をしていきます。また、基幹路線については、そのような協議をする場がこの公共交通会議となります。まずは地元での要望などを踏まえ、変更することである程度利用の見込みが立てば、市と地元で調整をしながら、運行経費などの面でも効率的な運行ルートであるかどうかも検討し、公共交通会議の中で議論を進めて行くという形になります。現在は、平成28年10月1日に大幅な改正をしたばかりであり、平成32年度の地域公共交通網形成計画の計画期間終期と次の改正に向けて、来年度以降に路線等の評価をしていく予定ですので、その評価を行う中で改善をすることで経費面においてもより効率がよく、より利用者が多く見込めるという結論に達すれば、路線の見直しを行うことも可能であると考えています。

座長： 他にご質問等なければ、バス停位置の変更についてご了承いただけ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)「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(2)「地域公共交通確保維持改善事業の評価」についてご説明いたしますので、会議資料24ページをご覧ください。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、国庫補助金の交付を受けて運行しております。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、委員の皆様には内容をご確認いただき、ご意見などがあればいただきたいと存じます。いただきましたご意見等を踏まえ、中部運輸局愛知運輸支局に平成29年1月中旬までに提出させていただきますのでよろしくお願いします。

では、会議資料24ページの表をご覧ください。表の左から一番上の欄、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をしております。

内容については、別冊のA4カラー刷りの「平成28年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要（中部様式）」を用いて説明させていただきますので、別冊資料1ページ目をご覧ください。ここでは本協議会が目指す地域公共交通の姿や、本市の公共交通の基本計画であります「豊川市地域公共交通網形成計画」に掲げられる、「将来像」、「基本方針」、「具体的な数値目標」等を記載しております。

まず、（1）地域の特性としましては、3度の合併に伴う市域の拡大に伴い、旧市町単位で運行していたバス路線を再編し、平成23年11月から豊川市コミュニティバスとして、9路線で運行を開始し、現在では10路線の運行が行われ市民の移動の足を支えています。

次に、豊川市地域公共交通網形成計画の計画期間としては、平成28年度から平成32年度までの5カ年の計画となっており、「市域全体を一体化し、みんなで支える公共交通ネットワークづくり」を将来像として掲げ、4つの「基本方針」を掲げております。

方針の1点目として「市域全体の一体性を高める路線と地域に合った路線を、それぞれの役割に応じたサービスで運行」、2点目として「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」、3点目として「行政、交通事業者、市民、地域・利用者がそれぞれの役割により協働で公共交通を支える仕組みづくり」、4点目として「定期的な公共交通の評価の実施、継続的な路線の見直し・改善」の以上4つの方針を掲げ、本協議会を含めて地域、市民、利用者と協働しながら持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目指しております。

次に、具体的な数値目標として、表にありますとおり、利用者数、満足度、地域主体で検討したバス路線の運行実施地域数、市内を運行するバス路線の収支率の向上といった4つの目標値を掲げ、これらを基として、その達成状況等から公共交通会議資料24ページに記載してあります自己評価案を作成しております。

それでは、ページを飛ばしまして、別冊資料の最終ページの14ページ、右上に「中部様式2」と書かれているページをご覧ください。ここでは、昨年度の本会議の自己評価に基づいて国の第三者評価委員会からいただいた直近の評価結果を基に、その反映状況や今後の対応方針などを記載しております。上段の表の一番左、「直近の第三者評価委員会における事業評価結果」の部分をご覧ください。まず1点目としまして、共通ゾーンの設定や豊鉄バスとコミュニティバスの乗継負担軽減のための1日フリー乗車券の通年化の取り組みへの期待、そして、鉄道、豊鉄バス、コミュニティバスの競合解消について検討を進め、鉄道とバスが一体となった更なる利便性の向上の取り組みへ期待するとの評価をいただいております。

これらの評価に対しまして、1日フリー乗車券の通年化を平成28年10月より開始し、また、姫街道沿線の豊鉄バスとコミュニティバスの競合区間について、この平成28年10月に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豊川市民病院より西側についてはコミュニティバスの運行本数を増加させるといった、豊鉄バスも含めた一体的な路線の効率化並びにサービス水準の向上を目指した路線の見直しを行ったところがあります。そして表の一番右側、今後の対応方針としましては、見直しによる効果の検証を進めながら、共通ゾーンの認知度の向上など、より多くの方に利用していただくよう、引き続き周知・広報など利用促進を実施していく必要があるとしております。また、見直し

による新たな路線体系での課題として、交通渋滞等による遅延により乗継がうまくいかなかったケースもあったことから、乗継利便性を確保するため運行状況を注視しながら、運行事業者と調整していきたいと考えております。さらに、バス利用だけでなく、鉄道や他の移動手段も含めた市内全体の移動実態の動向を把握しながら、引き続きニーズに合った公共交通ネットワークの構築に向けて様々な事業に取り組んで行く必要があるものと考えております。

続きまして、A3の公共交通会議資料に戻っていただきまして、資料の25ページをご覧ください。「6-2 計画推進事業の評価」について説明いたします。昨年度末に「豊川市地域公共交通網形成計画」を策定しましたが、計画では公共交通案内の充実や周知広報活動の実施としてよりわかりやすい情報マップ等の作成などを位置付けております。国では、本計画に位置付けられたこれらの事業について、ご支援をいただけるということで、国の補助金を活用して事業を実施しております。そのため、今回、前述の豊川市コミュニティバスの運行に係る補助金と同様に自己評価を行っております。内容については表にありますとおり「OD調査の実施」や「企画乗車券、本日お配りしております改訂版の豊川市バスマップやポケット時刻表の作成」などについて、着実に事業を実施しております。なお、表の下段にあります。公共交通マップ等につきましては現在、早期の発行を目指して順次、作業を進めております。

続きまして、会議資料26ページをご覧ください。「6-3 地域間幹線系統の評価」について説明させていただきます。

先ほど、豊川市コミュニティバスの一部の路線について国の補助金を活用して運行しているとの説明を行いました。が、複数市町村にまたがる広域的なバス路線で一定の基準を満たす路線についても国の補助金を活用できるメニューがあり、豊鉄バスが運行する豊橋駅・豊川市民病院・豊川駅・新城富永を結ぶ「新豊線」並びに豊橋駅、豊川市民病院や豊川駅を結ぶ「豊川線」の主要な系統についても、国の補助金を活用して運行がされております。なお、補助金の活用にあたっては、運行事業者である豊鉄バスが自己評価を行い、愛知県振興部の交通対策課が事務局となっている愛知県バス対策協議会での協議を経て国へ提出されます。なお、この制度は従前より活用している制度となりますが、今年度については、広域的な路線についても、その必要性について、沿線市町の地域公共交通会議においてもより広く理解を深めていただくという趣旨で所定の様式から抜粋し簡潔ではありますが、報告事項として説明させていただいております。

会議資料26ページ左側をご覧ください。こちらでは豊鉄バス新豊線・豊川線の主要な系統の路線図を示しており、それらに接続される各市のコミュニティバス路線などが示されております。

続きまして、会議資料26ページ右側をご覧ください。(1)の「目標の達成状況」についてですが、豊鉄バスではその路線の利用人数を評価指標としており、概ね目標に近い結果となっております。

次に、(2)「平成28年度の取り組み状況」についてですが、運行事業者では独自に市内沿線住民に向けて地域密着型の時刻表を作成・配布するなど利用促進に取り組んでいます。あわせて豊川市では本日お配りしております「豊川市バスマップ」に新たに豊鉄バ

スの路線図・時刻表等を記載するなどして、関係者と協力しながら利用促進に取り組んでおります。

(3) 「今後の課題」としましては、新豊線では3市を跨ぐ長い路線ではあるものの、3市を跨いだ利用の割合が低いため、市をまたぐ利用についても利用促進を図る必要があるものと考えております。また、豊川線についても、引き続き沿線住民に向けた利用促進が必要であるものと考えております。

そして、(4) 「今後の取り組み」としましては、自己評価から見出された課題から引き続き利用促進への取り組みが重要であるものと考えております。また、豊川市としても豊鉄バスの新豊線・豊川線は市民の移動を支える必要な路線として考えており、今回の見直しに際しても豊鉄バスも含めた一体的な見直しを行っているところであります。そのため、コミュニティバスと豊鉄バスとの相互利用も意識しながら、周知・広報を行っていく必要があるものと考えております。

以上で、協議事項(2) 「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らせていただきますが、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きましては、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。

座 長： 会議資料24ページ、25ページの資料は、全国で統一された様式であり、国の補助金をいただいている路線や推進事業が対象となります。カラー刷りの別冊資料は、中部様式という中部運輸局独自の様式で作成されたものです。会議資料26ページは、地域間幹線系統についての状況を県に提出し、県がまとめるというものです。この会議で評価したものを、中部運輸局に提出させていただきます。その後、2月に予定されている第三者評価委員会でアドバイス・評価をいただく流れとなります。

提出の期限は、1月17日で、修正は可能であるため、ご意見等があればお願いします。

委 員： 他の市町では、バスロケーションシステムが導入されているところもありますが、それを取り入れるための補助金はあるのでしょうか。また、今後、取り入れる方針はあるのでしょうか。

事務局： バスロケーションシステムは都市部で多く見受けられますが、バス停でバスの走行位置や到着時刻・予定を知ることができるシステムです。昨年度、策定した豊川市地域公共交通網形成計画の中では、バス停の待合環境改善の事項として、運行情報提供システム導入を位置付けており、今後考えていく予定ですが、現時点では具体的な話は進んでいないため、残りの計画期間で本市として何が必要で、何ができるのか考えていくこととなります。一方でそれを導入すると、相応の費用が必要になるため、導入に対しての国の補助メニューもあります。今までは国土交通省の運輸部局の中のバリアフリー、段差解消、バス停待合空間環境改善に関する補助メニューの中でこのバスロケーションシステム導入の補助メニューがありましたが、今年から外国人の来訪も考慮した外国語案内システム導入など観光にも目を向けた、観光部局での補助メニューに切り替わったと聞いており、それを含めてどの程度のものが補助対象となるのか、今後、勉強・調査等していく必要があります。

座長と事務局との会議の事前打合せでは、これまでの多額の費用を要したのから、今はそれに近いシステムでスマートフォンを活用して費用をかなり安価に抑えたシステムも導入されつつあることの情報提供も受けたところです。こういったシステムも事務局で

情報収集等を進めていきたいと考えています。

委員： ポケット時刻表は、インターネットで検索可能なのでしょうか。

座長： 議題と少し相違がありますので、後ほど事務局に直接、確認いただければと思います。

この自己評価書は皆さんの合意を得る必要があります。これに対して、何かご意見等があれば伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

委員： 会議資料25ページに「企画乗車券の作成」とありますが、通年販売を開始したの1日フリー乗車券はこの企画乗車券に含まれるのでしょうか。文面の中に使用頻度が少ないと記されていますが、それはここに反映させる必要はないと思いました。今後の見通しのところで、乗継利用が市民に浸透していないと言っているがどうなのかと感じました。

座長： 「事業の今後の改善点」は特記事項含むとの記載があり、どのように今後改善していくのかということを整理しておく必要があります。特に、「取組内容・関係者それぞれが果たすべき役割」とわざわざ記載があるので、もう少し具体的な方向性を示すことが必要であると感じます。事業実施の適切性は、Aランクとの記載がありますが、次はもう改善する気が無いものと受け取られてしまう可能性もあるので、まだまだ改善していくという姿勢が必要です。この評価内容により、バスロケーションシステムそのものを補助する制度はありませんが、豊川市は地域の資源がたくさんあると思います。観光などを含めてバス路線をどのようにリンクさせていくのかを求められる可能性もあるので、今後、整理しておく必要もあると思われま。

他にご意見等がなければ、内容・文面等については、事務局、座長、副座長により最終確認・調整をさせていただきます。事務局一任を含めて、ご了承いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(異議なしの声あり)

座長 特に、ご意見等もないようですので、ご承認いただいたということで進めさせていただきます。中部様式は、13ページまでは市民の皆さんに公表していただくことが主旨であります。13ページまで読めば、市で実施していることの概要が分かるようにまとめてほしいということでもありますので、ぜひそのような目で委員の皆さんにおいても今一度、目を通していただき、分かりにくい部分等があれば事務局へ連絡をお願いしたいと思います。それを踏まえて、平成29年1月17日までに愛知運輸支局へ提出させていただきます。何かあれば、1月6日ぐらいまでには事務局へ連絡をいただけるとありがたいです。

その他、皆さんより何かございますか。

委員： 豊鉄バスの運行路線で報道等でも公表されたとおり、豊川線の豊川市民病院系統と一宮線において、一部の便にて終点1つ手前のバス停で、利用者がいない場合に運行を中断する事案が発生しました。当社の3名の運転手から、そのような事案の報告があり報道発表に至りました。皆様方の信用を損なうような事案が発生させてしまったことを深くお詫び申し上げます。今後は、一人一人の意識を徹底的に植えつけて、市当局とも連携を図り、再発防止に努めていく所存です。

委員： 今、豊鉄バスの委員から話がありましたが、この公共交通会議の中でコミュニティバスの運行について議論していただいているので情報共有として話をさせていただきます。

今回の事案は、豊鉄バスの方も再発防止策に取り組んでいます。その他の事業者もいるので、こういった事案があることを知ってもらい、意識を高めていただければと思います。

原因はいろいろあると思いますが、将来的に豊川市民病院の環境整備なども今後、議論を深めていただくとよりよいネットワークになっていくと考えられます。

先ほどの事業評価の関係と絡んできますが、地域間幹線系統の評価もこの場でしていただきました。地域間幹線系統は複数の市町に跨る系統であり、これがなくなるとそれに接続をしているフィーダー系統の補助が受けられなくなるため、非常に重要な位置づけになっています。こういった民間の路線は豊川市の財産であると思われるので、この財産をしっかり守っていただきながら、新たなネットワークも考えつつ、よいものにしてもらえればと思います。

座 長： そういった意味でも、委員の皆さんには事業評価に関心をもってもらえればと思います。

他にはいかがでしょうか。事務局から連絡事項等がありますか。

事務局： 次回、第32回会議は平成29年3月24日の金曜日、午後1時30分から豊川市勤労福祉会館で開催させていただく予定です。詳細については決定次第、後日、文書にて連絡をさせていただきます。

座 長： 以上で、第31回豊川市地域公共交通会議を閉会いたします。お疲れ様でした。

以上