

第19回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：平成25年12月24日（火） 13：30～15：30
- 2 場所：豊川市勤労福祉会館 視聴覚室
- 3 出席者：山脇 実委員（市長）
渥美昌之委員（市健康福祉部長）
伊藤充宏委員（市市民部長）
古橋 昭委員（愛知県地域振興部交通対策課 尾崎弘幸代理出席）
藤田信彰委員（豊鉄バス株式会社）
清水康朗委員（豊鉄タクシー株式会社 佐野達郎代理出席）
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）
中川裕允委員（豊川市連区長会）
大谷康文委員（一宮地区区長会）
渡辺晴美委員（音羽連区）
菅沼新一委員（御津連区）
三浦新八委員（小坂井連区）
鈴木 至委員（豊川市老人クラブ連合会）
伊奈克美委員（（特非）とよかわ子育てネット）
中野瑛紀子委員（こすもすの会）
小河原恵吾委員（中部運輸局愛知運輸支局 鈴木隆代理出席）
長坂和俊委員（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
柴田雅洋委員（中部地方整備局名古屋国道事務所 金武昌樹代理出席）
大谷光司委員（愛知県東三河建設事務所）
竹本和男委員（市建設部長）
中野義久委員（愛知県豊川警察署）
伊豆原浩二委員（愛知工業大学）
廣島康裕委員（豊橋技術科学大学）
- 4 オブザーバー：齋藤誠一（豊橋市都市計画部都市交通課）
請井洋一（新城市総務部行政課）
- 5 事務局：松寄次長、森下課長、中野課長補佐、安藤係長、須藤主任、橋爪
- 6 傍聴人：5人
- 7 次第
 - (1) 報告事項
 - ・平成25年11月までの運行実績
 - ・利用促進に関する取組結果
 - ・アンケート調査結果
 - (2) 協議事項
 - ・消費税率変更に伴う豊鉄バスの運賃改定
 - ・一宮地区地域路線の運行計画の変更

- ・生活交通ネットワーク計画の変更
- ・連携計画・路線の評価指標

8 議事内容

事務局： 本日は、皆様におかれましては、お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。議事に入ります前に、本日の会議には、傍聴を希望される方がお見えになられております。今回の議題の内容をみましても傍聴に差し支えないと思われるので、事務局の判断で今回の会議は公開とさせていただきますのでご了承お願いいたします。なお、愛知県の古橋昭（ふるはし あきら）委員の代理として尾崎弘幸（おざき ひろゆき）様、中部運輸局愛知運輸支局の小河原恵吾（おがわら けいご）委員の代理として鈴木隆史（すずき たかし）様、豊鉄タクシー株式会社の清水康朗（しみず やすろう）委員の代理として佐野達郎（さの たつろう）様、中部地方整備局名古屋国道事務所の柴田雅洋（しばた まさみ）委員の代理として金武昌樹（かねたけ まさき）様、愛知県東三河建設事務所の大谷光司（おおたに みつし）委員の代理として荘田末雄（しょうだ すえお）様にご出席いただいております。また、本日の会議には、豊橋市都市計画部都市計画課の斎藤誠一（さいとう まさかず）様と新城市総務部行政課の請井洋一（うけい よういち）様がオブザーバーとして参加していただいております。それでは、これより第19回豊川市地域公共交通会議を開催します。はじめに会長である山脇市長から一言ご挨拶させていただきますので、よろしく願いいたします。

会 長： 本日は委員の皆様方におかれましては、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、ありがとうございます。また日ごろから市制にご理解とご協力を賜り重ねてお礼申し上げます。先月開催いたしましたB1グランプリでは、2日間で58万1千人という大変多くの方にご来場いただきました。イベント当日のコミュニティバスの運行についても支障はなかったと聞いており、皆様方のご協力により、今年1番の大きなイベントが無事に終わり、ほっとしている次第でございます。さて、本日の会議では、アンケート調査の結果報告、連携計画の評価に関する事など、今後のコミュニティバスの方向性を整理していく上で、大変重要な事案についてご協議をお願いすることになります。今後も多くの市民の皆様から利用されるバス路線とするために、本日も委員の皆様から貴重なご意見、ご議論をたまわりますようお願いいたします。簡単ではありますが挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

事務局： ありがとうございます。なお、山脇市長はこれから次の公務のため、ここで退席させていただきますので、よろしく願いいたします。

（市長退席）

事務局： それでは座長、進行をよろしく申し上げます。

座 長： 会議の進行に入らせていただきますが、始めに本日の議事録署名人を指名させていただきます。本日は、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鈴木至（すずききわみ）委員に申し上げます。では、次第に沿って会議を進行させていただきます。報告事項「平成25年11月までの運行実績」、「利用促進に関する取組結果」については、あわせて事務局より説明をお願いします。

事務局： 報告事項「平成25年11月までの運行実績」について説明します。運行開始から平

成 25 年 11 月までの利用者数の推移が示されています。10 月で運行開始後 2 年を経過し昨年実績との比較が年間を通じて行うことができるようになりました。平成 25 年 10 月の実績は 7,250 人となり 1 ヶ月の利用者数が最も多い結果となりました。路線別では御津線、一宮線の利用が大きく増加しています。平成 24 年 10 月から運行を開始した御油地区地域路線を除いて全体として見てみると、年間で約 3,400 人増加しており前年と比べ 5%ほど増加しています。「各月別の利用者数の状況」については、昨年度の実績を 1 とした場合の基幹路線、地域路線の利用者数の推移をそれぞれ折れ線グラフで示しています。「基幹路線の利用者数の状況」では、青色の御津線の利用の伸びが大きく、他の基幹路線でも現状並みないしは微増となっています。「地域路線の利用者数の状況」では、地域路線全体では前年をやや下回る結果となっており、音羽・御津地区地域路線では前年を下回る月が多くなっています。以上の結果から基幹路線では平成 25 年 5 月の市民病院移転に伴うバス路線の再編の効果が一定程度見られるものの、地域路線ではその相乗効果がまだ見られない状況となっていますが、一宮地区地域路線では 10 月に基幹路線との接続を考慮したダイヤの変更が行われるなど、他の地区においても見直しに向けた議論が継続的に行われており、引き続き地域と協力しながら利用の向上に努めていきたいと考えています。「定員超過時に追加運行した臨時便の運行回数」については、8 月から 11 月までで、「ゆうあいの里小坂井線」で 2 回、「音羽線」で 1 回、「一宮地区地域路線」では 2 回臨時便の運行を行いました。昨年度比大幅に減少しているものの、利用者の利便性を低下させていることから、定員超過時の対応方法などの周知に努めるとともに、推移を確認しながら系統の見直しなど具体的な対応方法を見極めたいと思います。「利用促進に関する取組み結果」については、昨年度に引き続き運行事業者のご協力のもと、東三河地域の一体的な取り組みとして夏休み期間中、小学生運賃を一律 50 円とする「夏休み小学生 50 円バス」を行いました。期間中、コミュニティバスでの利用者は延べ 444 人となり、一宮線では昨年度の 2 倍程度の利用がありましたが、コミュニティバス全体としては利用者が減少する結果となりました。一方、豊鉄バスの豊橋・新城・渥美の各営業所合計では 11,240 人の利用があり、来年度についてもバス利用のきっかけ作りとしてイベントと連動させるなどの改善を加えながら行っていきたいと考えています。「スタンプラリーの実施」については、平成 25 年 10 月 1 日から 1 ヶ月間行い、延べ 526 名の方にご参加いただきました。今年度はカードに簡易的なアンケート欄を設け、年齢等の属性を調査した結果、60 代以上の高齢者層の参加が多数を占めていました。目的地としては「いかまい館」「ゆうあいの里」「市民病院」が多い結果となりました。昨年度比、参加者数は減少していますが、バスに乗るきっかけ作りや普段は行かないところにバスを利用して行ってみようという動機付けとして、引き続き取り組みたいと考えています。「プリアオキャッシュバック」については、平成 25 年 12 月 7 日、8 日に市中心部の商業施設「プリアオ」にてコミュニティバスを利用して買い物にきた場合、200 円をお返すするというキャンペーンが実施されました。「ポケット時刻表の作成・配布」については、平成 25 年 5 月の市民病院移転に伴う路線見直しに伴い、市内全戸にバスマップを配布した結果、多くの市民よりポケット版の時刻表の作成要望がありましたので、作成し平成 25 年 10 月より市役所を始めとする公共施設にて配布しています。10 月に行われた「交

通防犯フェア」など各種イベントに公共交通に関するブースを設け、豊川市のコミュニティバスのキャラクターである「こんた」の塗り絵を行い、多くの子供が参加しました。また、「こんた」の着ぐるみを作成し、イベントに登場させました。以上で報告事項「平成25年11月までの運行実績」「利用促進に関する取組結果」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。今の説明の中で質問などがあればお願いします。(ないようなので) 臨時便については、回数は減っても、乗車できなかった方に対してはサービスがよいとは言えません。乗りこぼしになった人の属性や目的地を把握することもできると思います。また、団体で乗られる際に事前に電話を入れていただくなどの工夫ができませんでしょうか。事前に情報を把握できれば、少し早く配送の準備ができます。事務局の方で対応について検討していただきたい。

座長： 他にはよろしいでしょうか。報告事項「アンケート調査結果」については、後ほど協議する連携計画・路線の評価指標と関連がありますので、先に協議事項に入ります。協議事項「消費税率変更に伴う豊鉄バスの運賃改定」について、事務局より説明をお願いします。

事務局： 協議事項「消費税率変更に伴う豊鉄バスの運賃改定」について説明します。平成26年4月1日より消費税率が5%から8%となることに伴い、豊鉄バス「新豊線・豊川線」の運賃改定を行います。内容については税率変更分を運賃に転嫁する内容となっておりますが、豊川市内での利用においては、初乗り料金200円、ゾーンを跨ぐ場合は100円を加算するというゾーン制の運賃について変更せず据え置きとします。「一宮線の運賃改定」について、「一宮線」が「豊鉄バス豊川線」として運行が継続されることもあり議題に記載をしています。新豊線・豊川線と同様に消費税率の変更分を運賃に転嫁する内容となっておりますが、豊川市内の利用においては運賃の変更はありません。なお、新豊線・豊川線・一宮線における定期券運賃についても通常の運賃と同様に消費税率変更分を転嫁することとなります。説明は以上となります。委員の皆様、ご協議の程よろしくをお願いします。

座長： 新豊線・豊川線については、豊橋市、新城市に跨る広域路線ですので、豊川市単独の協議だけで決定できるものではありません。本日は、豊橋市都市計画部都市交通課の斎藤（さいとう）様と新城市総務部行政課の請井（うけい）様がオブザーバーとしてお見えになられておりますので、今回の変更案について、ご意見などがありましたらいただきたいと思っております。最初に豊橋市の斎藤（さいとう）様をお願いします。

オブザーバー： この件に関して特に意見はございません。

座長： ありがとうございます。続きまして新城市の請井（うけい）様、お願いします。

オブザーバー： 新城市についても特に意見はございません。

座長： ありがとうございます。その他にも何かございますか。無いようですのでご承認いただいたということよろしいでしょうか。

(異議なし)

座長： 協議事項「消費税率変更に伴う豊鉄バスの運賃改定」については、事務局案のとおりとします。豊橋市の斎藤さま、新城市の請井さま、本日はオブザーバーとして、会議にご出席いただきましてありがとうございます。お二人とも、この後、別の公務

がお有りになると伺っておりますので、ここでご退席いただくこととなりますので、委員の皆様方よろしくお願いたします。

(豊橋市、新城市退席)

座長： それでは、会議を再開いたします。次に協議事項「一宮地区地域路線の運行計画の変更」、協議事項「生活交通ネットワーク計画の変更」について、関連している事項のため、合わせて事務局より説明をお願いします。

事務局： 協議事項「一宮地区地域路線の運行計画の変更」について説明します。旧一宮町の大木町地内の自衛隊の日吉原演習場付近にあります、一宮地区地域路線「小牧」バス停付近において、愛知県企業庁による企業団地の造成工事が現在、行われていますが、来年度から工事が本格化することに伴い、利用者の安全を確保するためにバス停を付近の小牧集会所に移設し、西回りのルートを変更します。運行ルートの延長は300メートルほど長くなりますが、運行ダイヤの変更はありません。なお、移設については事前に関係地権者より承認をいただいております。協議事項「生活交通ネットワーク計画の変更」について説明します。一宮地区地域路線については補助対象路線となっており路線延長の変更によって補助額が変わるため生活交通ネットワーク計画の見直しを行い中部運輸局愛知運輸支局に提出します。国庫補助には上限額があるため、国庫補助の全体額2,376万2千円は前回会議で示した金額と変わりはありませんが、一宮地区地域路線の延長の変更により国庫補助額全体に対する運行事業者ごとの比率が変更となったため、豊鉄バス、豊鉄タクシー、それぞれの国庫補助額が変更となります。以上で協議事項「一宮地区地域路線の運行計画の変更」並びに「生活交通ネットワーク計画の変更」について説明を終わりますが、関係機関との細部の調整や提出後の修正などの手続きについては、事務局に一任していただくことを含めて、委員の皆様、ご承認の程よろしくお願いたします。

座長： ありがとうございます。今の説明の中で質問などがあればお願いたします。企業団地の造成工事ということですが、期限はありますか。

事務局： 約1年かかると聞いています。バス停の移設先が集会所付近ということで、利用者が待つのに都合がよく、元の位置は造成後も車の出入り等があると考えられるので、工事終了後、バス停を戻すということは考えていません。

座長： 工事期間だけということではないようです。一宮地域協議会と相談をいただいた結果ということではよろしいですか。

事務局： 一宮地域協議会と地元の方、地権者の方にそれぞれ了解をいただいております。

座長： 他によろしいでしょうか。無いようですので、協議事項「一宮地区地域路線の運行計画の変更」、協議事項「生活交通ネットワーク計画の変更」については、事務局案のとおりでご了承いただいたとします。次に報告事項「アンケート調査結果」について、事務局より説明をお願いします。

事務局： それでは、報告事項「アンケート調査結果」について説明します。今回の会議では、主にアンケート調査結果の概要版を用いて説明します。(1)調査の配布回収状況について、今年度は9月下旬に4種類のアンケートを実施しました。1つ目は、市内、約5,000世帯を対象とした「公共交通に関するアンケート調査」、2つ目は「コミュニティバスの利用者に対するアンケート調査」、3つ目は「豊鉄バスの利用者に対するアン

ケート調査」、4つ目は「豊川市民病院来院者に対するアンケート調査」ですが、いずれの調査においても目標の「30%」という回収率を達成しています。続いて、(2) アンケート調査の結果の①移動交通手段について。市民の移動手段は、通勤、通院、買い物では、自動車が約7割を占め、公共交通の割合は低くなっています。市民病院来院者に限定しても、同様の傾向で、豊鉄バス、コミュニティバスのバス利用率は5%に留まっています。次に②市の中心部への移動ニーズについては、市の中心部には約60%の方が訪れており、週に1日以上訪れる方が約35%となっています。利用が多い施設は、イオン豊川店や図書館、プリオなどです。次に③豊川市コミュニティバス運行開始前後の利用状況では、バスを利用したことがある市民のうち、継続利用者は約55%、新規利用者は約25%いる一方で、再編後に利用しなくなった市民は約20%という結果となっています。次に④平成25年5月の市民病院移転に合わせた見直し前後の変化についてです。コミュニティバス利用者では、「便利になった」と回答するものが42%と多く、豊鉄バス利用者では、「便利になった」、「不便になった」はほぼ同数となっています。コミュニティバスの「便利になった」理由としては、「自宅付近にバス停ができた」「行けないところへ行けるようになった」など路線の延伸に関することが挙げられ、「不便になった」理由では、「運行本数の減少」が挙げられます。また、豊鉄バスの「便利になった」理由としては、市民病院の入り口付近にバス停が設置されたことによる利便性向上が目立つ一方で、「不便になった」理由としては、「市民病院への立ち寄りによる所要時間の延長」が目立っています。「⑤豊川市コミュニティバス運行開始による地域別のバスの利便性の変化」については平成23年11月の運行開始前後でバスを使ったことのある市民を対象に中学校区ごとに集計しました。西部中学校・小坂井中学校区では、「便利になった」という割合が高い一方で、御津中学校・金屋中学校区では、「不便になった」という割合が高くなっています。今後、路線の評価を行うにあたり、課題や問題点を見出すためには、地域別での集計、視点が必要であると考えています。「⑥バス利用者の満足度」について、豊川市コミュニティバスでは、「①運賃、②運賃の割引、④乗継券の使いやすさ、⑫運行ダイヤの正確さ、⑭車両の識別のしやすさ」が高くなっています。一方、「③バス同士の乗継ぎのしやすさ、⑧1日の運行本数」は他と比較して低くなっていますが、「③バス同士の乗継ぎのしやすさ」は、平成24年度よりも高くなっています。「⑦市民のバスの利用意識」については「必要であるし、現在も利用」が3%、「必要であるが、不便なので利用していない」が20%となっており、利用している、していないにかかわらず、現在バスを必要と回答している市民は、約23%いることが分かります。「今は利用しないが、将来は必要」と回答している市民は全体の過半数の62%になり、青色の「現在も将来もバスは不要」と回答している市民は15%となっています。次に「⑧のバスを不便と感じる、またはバスを利用しない理由」については、⑦の「市民のバスの利用意識の集計結果」における「現在バスを必要としている市民」に着眼すると、「自動車の方が便利」との回答を除き、「行きたいところに行けないから」「運行本数が少ない」とする割合が高くなっています。次に「⑨の公共交通活性化の取組の満足度」については、「バスマップの世帯配布」や「回数券などの割引制度」、「広報の実施」などに関する満足度が高くなっており、これらの結果、回答者の約6割以上が「コミュニティバスを知っている」

となっています。次に「⑩の路線維持のための税負担の考え方の市民意識」については、コミュニティバス利用者と市全体の回答では、ともに「利便性維持のため税金負担は現状並み」とする割合が高くなっていますが、コミュニティバス利用者では市全体の回答に比べて、「利便性の向上のため、税金負担を増やす」とする割合が高くなっています。(3) 豊川市民病院とゆうあいの里への動向変化について、平成25年5月の市民病院移転に伴う路線の見直し後の豊川市民病院とゆうあいの里バス停での利用状況の変化をOD調査の結果から説明します。豊川市民病院への利用は、御津地区からは「御津線」の「御津支所」、「愛知御津駅」バス停からの利用が多くなっています。音羽地区からは「音羽線」の「ヤマナカ御油店」、「松並木東」バス停からの利用が多くなっています。小坂井地区、蔵子地区からは「ゆうあいの里小坂井線」の「サツキ公園」、「伊奈駅前萬楽」、「蔵子2丁目」バス停からの利用が多くなっています。また国府地区では「豊川国府線」の「国府駅」「上宿東」「佃」バス停からの利用が多くなっています。また、ゆうあいの里への利用については、豊川国府線からの乗継利用も含め、豊川体育館前からの利用が多く、他には、国府駅などの国府地区からの利用も多くなっています。以上が各種アンケート調査の概要となります。「OD調査の結果の概要」について説明します。OD調査では、どのバス停から乗車してどのバス停で降りたかを調査しています。その結果の詳細は、別紙「平成25年度OD調査結果表」にまとめていますが、グラフ化したものを会議資料の23ページから26ページまでにまとめています。御津線を一例として説明します。グラフの上に主要な特徴を記したコメント、そしてグラフ右上には調査期間中の移動数が示されており、調査期間中に「市役所からあかね児童館方面」の移動数が52人、「あかね児童館から市役所方面」の移動数が65人あったという結果を示しています。グラフの縦軸は調査期間中における移動人数の合計、横軸はバス停を表わしています。ピンク色とオレンジ色の棒グラフは、それぞれの方面においてバス停発車時に乗車している人数がどれだけいたかを表わしています。次に表の中の矢印は、利用の多いバス停間の移動人数を示しています。ピンク色の棒グラフをご覧くださいと「あかね児童館」を出発し「愛知御津駅前」で棒グラフが上方に長くなっていますが、これは「愛知御津駅前」で乗車したことでバス停発車時に乗車している人数が増加したことを示しています。続いて国府駅をみると棒グラフが短くなっており、これは「国府駅」で降車したことで乗車している人数が減少したことを示しており、この表は主に「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となります。赤色の矢印では市役所方面の移動数65人のうち「御津支所」バス停で乗車して「国府駅」バス停で降車する利用が多く、5日間で7人いたということを表わしています。次いで「御津支所」バス停で乗車して、「豊川市民病院」バス停で降車する利用も多く、5日間で6人いたということを表わしています。オレンジの矢印では「あかね児童館方面の移動数52人のうち、「国府駅」バス停で乗車し、「御津支所」バス停で降車する利用が多く、5日間で20人いたということを示しています。その他の路線につきましては、御津線と同様の方法でまとめていますので、後ほどご覧下さい。以上で報告事項「アンケート調査結果」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。今の説明の中で質問などがあればお願いします。11ペー

ジの⑥の満足度は、点数ですか。

事務局： ⑥のバス利用者の満足度の表の見方について、「①運賃」から「⑮バスマップのつかいやすさ」までの項目を5段階で評価していただいた集計結果です。赤色の棒グラフが25年の結果でグレーが24年の結果です。グラフから25年度の方がおおむね満足度があがっていると読み取れます。事務局としては、25年5月に見直しを行っているので、そういったことで満足度が向上していると考えています。

座長： 普通を3点、やや満足を4点、満足を5点として点数化して全部足し、答えた人の人数で割ったということですね。4の方が多いのか5の方が多いのか3の方が多いのかという分布によっては、平均的な数字だけで評価できるのかという部分があります。例えば4と1がすごく多いというようなことになると、平均でいいのかということです。分布を確認したうえで集計してほしいと思います。昨年度と同じ集計方法でするので、比較するのにはよいと思います。

委員： ④見直し前後の変化のところで、豊鉄バス利用者とコミバス利用者と分けてあり、「便利になった」「不便になった」というのがあります。目的や住んでいる場所によって利用者が使うバスを選択していると思います。ここについては、使っている方の属性や目的などで、分析をしてみたらどうでしょうか。また、⑦の利用意識では6割の方が将来は必要と答えていますが、これを答えたのは何歳の人か、将来とはいつなのか疑問なので、集計の方法を一度ご検討いただきたいと思います。

事務局： 今後評価をするうえで、利用者の属性などいろいろな面から分析を行っていききたいと思います。

座長： 指摘があったように、④については、豊鉄の路線しか使えない方がかなり多いと思いますので、地域ごとにどう使われているか整理しておく必要があります。またコミバスとひとくくりになっていますが、路線によって違ってくるので、地域ごとの分析を期待したいと思います。それから⑦利用意識のところで、個人属性とあわせ、バスの利用頻度などでクロス集計して分析していただきたい。他にはよろしいでしょうか。なければ、協議事項「連携計画・路線の評価指標」について、事務局より説明をお願いします。

事務局： それでは、協議事項「連携計画・路線の評価指標」について説明します。スケジュールについて、今回の会議を含めた今年度に行う2回の会議で検討する事項と、翌年度以降の取組の流れを簡単にまとめています。今回の第19回会議では、評価のためのデータ取得ということで、アンケート調査結果について報告しました。このあと、委員の皆様へ評価指標と評価方法をご協議いただき、次回の会議までに更なるデータ分析を行い、課題や問題点の検証を行い、改善の方向性を整理します。市民病院の移転に伴う路線の見直しを行ったばかりで、当面は路線の大きな見直しは考えてはみませんが、早期に取り組み可能な内容と改善までに時間を要するものと、取組時期を分けて整理し、翌年度以降に具体的な取組を行っていきます。評価のターゲットの考え方については、バスの必要性について市民によって意識の違いがあるので、市全体としてだけでなく、それぞれの市民意識の層ごとに整理し評価をしていきます。評価指標（案）と活用目的は、前回の会議で示した3つの「評価の視点」と「7つの評価項目」について、「評価指標（案）」を用いて評価を行い、改善の方向性を整理していきます。

28 ページは、「個々の路線単位の評価」という視点で整理しています。「路線の利用者数に関する評価」という評価項目では、「バスを必要とする路線沿線の人口に対するバス利用率」という評価指標を設けます。ここではバス利用意向がある沿線住民の人数に応じた利用がされているかをアンケート結果や運行実績を用いて評価します。地域によって人口に差異があるので、予めバス路線沿線の人口を計算し、沿線住民のバス利用率を評価指標としたうえで、路線ごとに利用状況に合った運行サービスの改善の方向性について検討していきます。次に、「運行効率に関する評価」という評価項目では「路線別の収支率・路線別の利用者1人当たりの負担額」という評価指標を設けます。ここでは各路線の運行計画策定時に設定した収支率の目標数値等を基に運行実績やアンケート結果を用いて利用実態に見合った効率的な運行がされているかを評価し、路線の収支状況にあった運行サービスの改善の方向性を検討していきます。29 ページでは、「路線ネットワーク全体の評価」という視点で整理しています。「路線体系の評価」という評価項目では、2つの評価指標を設けます。1点目は「主な移動方向に対する路線網」という評価指標です。ここではアンケートの調査結果を用いて「ある目的地までの市民の移動ニーズと現在の路線体系があっているか」を評価します。あっていない場合は、イメージ図のように、路線の新設、支線の接続、経由地の変更などの改善の方向性を検討していきます。2点目は「移動方向の区間単位での1日、1便平均の利用者数」という評価指標です。ここではOD調査や運行実績を用いて路線の利用実態に対して、運行本数や運行系統があっているかを評価し、運行本数・系統の見直しの方向性を検討していきます。次に「乗継に関する評価」という項目では、「現在の交通結節点での乗継利用者数・乗継待ち時間」という評価指標を設けます。鉄道駅などの主要な乗継箇所となる交通結節点において、移動ニーズにあった乗り継ぎ利便性が確保されているかをアンケート結果や運行実績を用いて評価します。イメージ図にあるとおり移動ニーズの多い方向に着眼して、乗継のしやすさなどの改善の方向性を検討していきます。30 ページでは、「市民・地域・利用者視点の評価」という視点で整理しています。「地域への効果に関する評価」という評価項目では、「沿線住民の外出機会の変化」という評価指標を設けます。ここでは市民、特に高齢者の生活の足として寄与しているかどうかという点についてアンケート結果を用いて評価を行い、地区ごとの状況・特性などを考慮しながら、改善の方向性を検討していきます。次に「バスの運行に関する満足度の評価」という評価項目では「バス路線の運行サービスの満足度」という指標を設けます。ここでは運行サービスが市民のニーズとあっているかどうかを、地区ごとの状況・特性を考慮しながら運行サービスの改善の方向性を検討していきます。最後に「周知・認知状況の評価」という評価項目では、「バスに関する市民の認知度」という評価指標を設けます。ここでは利用促進活動が市民に浸透しているかどうかを、地区ごとの認知度等を考慮しながらアンケート結果を用いて評価を行い、利用促進に関する施策について改善の方向性を検討していきます。31 ページでは、各評価指標による全体の評価方法についてイメージ図を用いてまとめてあります。ステップ1「路線単位での改善の方向性整理」では、評価の流れとして、まず始めに評価指標の大小を参考に「一部見直し」や「大幅な見直し」などといった改善の度合いを分類し、路線ごとに改善の方向性を整理していきます。ステップ2「中学

校単位の評価による補正」では、ステップ1で整理した路線ごとの改善の方向性に、中学校区単位での状況・特性を加味し、「ネットワーク全体での評価」そして「市民、地域、利用者視点での評価」という2つの視点に基づき、改善の方向性を補正します。ステップ3では、路線・校区ごとで改善の方向性を整理して早期に取り組む内容、中長期的に取り組む内容に分けてとりまとめを行います。32ページではどのように評価し、どのように改善の方向性をまとめるのかについて、一例を示しています。「個々の路線単位での改善の方向性整理」下のイメージ図では、路線ごとに収支率や利用率という2つの指標に基づき、「軽微な見直しが必要となるもの」、「一部見直しが必要となるもの」、「大幅な見直しが必要となるもの」に分類し改善の方向性を整理します。そして「路線の評価」に例示してあるように、収支率・利用率とも高い場合には、「例1」の「軽微な見直し」となり、改善の方向性は、ダイヤの調整やバス停位置の変更に取り組む必要があるということになります。一方、収支率・利用率ともに低い場合には、「例4」「大幅な見直し」となり、根本的なルートの見直しや運賃などサービス水準の見直しに取り組む必要があるということになります。続いて、ステップ2「中学校区単位の評価による補正」のイメージ図では外出機会や満足度という2つの指標から改善度合いをステップ1と同様に分類し、地域としての改善の方向性を整理します。具体的なイメージはAの「外出機会、満足度ともに高い地域」やDの「外出機会、満足度ともに低い地域」などに分類し、それぞれ改善度合いを地図に色分けするなど、地域ごとの状況・特性を加味します。そしてアンケート結果による市民の移動ニーズがどうなっているかなどを図示し、市民の移動ニーズとバス路線のネットワークにどのようなズレがあるかを視覚的に明示し、校区ごとで整理します。最後にステップ3で、バス停の位置変更など、早期に取組可能な軽微なものと、ルートの見直しなど改善までに検討や調整時間を要するものなどに分類し改善の方向性についてとりまとめを行い、それを基に平成26年度以降で改善に向けた取組を実施し、連携計画で掲げる目標の達成を目指します。以上で協議事項「連携計画・路線の評価指標について」の説明を終わります。委員の皆様ご協議のほどよろしくお願ひします。

座長： ありがとうございます。今の説明の中で質問などがあればお願ひします。

委員： 32ページで説明がありました、軽微な見直し、大幅な見直しとあります。交通の結節点、特に国府駅にベンチがありません。費用がいくらかかるか分かりませんが、そういうことも見直しに含めていただいて、利用者にやさしいバスにしてほしいと思います。コミュニティバスのバス停には海拔表示がありますが、多くの高齢者は住んでいる地域の海拔について知っており、それだけバスの認知度、関心度はとても高く、利用者も増えていると思うので、待合環境の整備もお願ひします。

事務局： 待合環境の整備についてはとても大事なことだと考えています。来年度から本格運行ということで、主要な結節点にベンチなどの設置も必要と考えています。

座長： 他に何かございますか。

委員： 28ページに出てくる収支率のことです。委託料の金額の中に税金が含まれていることが多く、それを使って割り算をすると、来年税率8%では、運賃据え置きで経費だけが上がり収支率が見かけ上、下がってしまいます。今後税率が10%になればまた違う数字になってしまいます。可能であれば24年度の数字から税抜き計算で算出した方

がいいと思います。また、運賃の中にも消費税が含まれているということなので、利用者の負担はこれまで 105 で割っていたものが、108 で割った数字となり、利用者の負担は実質下がる。運賃を据え置くということはそういうことになりますので、今後収支率の出し方に気をつけてください。次に、32 ページの路線の評価で、ダイヤの調整を軽微な見直しとして良いでよいでしょうか。例えば千両三上線の場合、千両地区と三上地区の住民を豊川駅まで運ぶ移動が多いと考えられますが、1 台の車両で運行しているため、どちらかの地区のダイヤを変更すると、必然的に他方のダイヤにも影響が出てきます。イメージは分かりますが、改善度合いの線引きが難しく地域の協議会などの意見を大事にしながら状況を見ながら判断ということになると思います。改善度合いを示していくのであれば最終的に踏み込んだ形で記載するのがよいと思います。

座長： ご指摘いただいた点事務局の方でよろしくをお願いします。他にいかがですか。

委員： 補助をどう考えるかということでアンケートでも意見が分かれています。満足度を上げるためにサービス水準を上げようと思えば、ある程度補助を増やさなければならぬ。補助を増やすと収支率は悪くなる。本来であれば、投入する補助に対して成果が見合っているかということで評価をしなければならない。市が補助を増やせるのか、補助を増やして収支率が下がっても、利用者の満足度が上がるほうが良いとするのか、などの市の考え方が示されない中では結局改善も微調整に終わってしまう。

事務局： 今、市の予算的なデータを持ち合わせていませんが、現在の補助の枠の中でできることを実施していきたいと思います。アンケート結果を踏まえて工夫できるところを行い利用者が使いやすい路線体系にしていきたいと思います。

座長： どれだけ投資できるかを市民に示せないといこの議論は解決できない。現在国、市の公的負担がいくらで、個人の負担がどれだけかを整理し、市の財政上公共交通にどれだけ投資ができるかの合意を図るべきです。現在のままでこれ以上投資ができないのであれば、それで方向づけをするべきだと思います。

委員： 30 ページの「バスを必要と思う市民がバスを使わない理由」として、「バス停が遠い」と回答した人が 17%あるのは、多いと思うので、どの校区のバス停かを分析してほしい。また、「行きたいところにいけない」という回答が漠然としています。バスに乗ったことのない人がコミュニティバスは不便なものだと解釈をして 24%という数字になっていないか、一度も乗ったことが無い方が多ければ、一度乗車体験をさせて本に行けないのかを把握してみるのも面白いと思う。「バスを必要と思う市民」と「将来はバスを必要と思う人」たちの不便もそうだが、バスの経路を知らない不安の解消のための分析も行してほしい。

事務局： 次回の会議までに、クロス集計などを行い分析し、その上で評価も考えていきます。

委員： 当初の立ち上げ時のバスの目的は高齢者などが病院や買い物などに行くためだったと思います。委員の意見からも指摘等がありましたが、“将来は必要”だとか、“行きたいところに行ける”などという理由で役割を広げると、当初の目的から外れていってしまいます。予算が決まった中でやるならばこうした、役割のイメージを統一する必要があると思います。

事務局： 連携計画の短期計画の中では、交通弱者が買い物などで利用していただくという目的になっており、23年からコミュニティバスは運行を開始しました。中長期計画では短期の動向を踏まえながら通勤通学に利用できるようにとありますが、車両は小さく、利用が大きく増えているということもないので、事務局の考えとしては高齢者などの移動の足を考えていきます。今の予算内で利便性をあげる取組みを考えていきたいと思っています。

座長： 最初の目的は何だったかを整理しておく必要があるというご指摘だと思います。事務局や市内で検討や議論をお願いしたいと思います。最後にひとつ確認をします。資料P32の評価イメージでは4つの指標が使われています。一方で、全評価指標は8つで提案しています。どのように整理するかは今後考えるとして、これは、8つの評価指標について可能な限りのクロスを行って分析するけれども、紙面上は4つで示したという認識でよろしいですか。8つの指標を4つで示した流れが分かりにくいいため分析の流れ、イメージ作りがあったら、お願いします。

事務局： ステップ1については、個々の路線で評価をして改善の方向性を見出していく。ステップ2でネットワーク全体と利用者視点はどうかという視点からステップ1の結果を補正します。評価指標についてはすべて用いて評価を行います。イメージについては一例ということで、評価指標すべては掲載していません。

座長： 資料の見直し方針の中に“運行本数の増便”と簡単に書いてありますが、増便は直ちに事業費に直結します。具体的に書いてしまうと誤解を招きやすいため、軽微な見直しとはどのようなことを考えているのか、整備に向けた考え方を記載する必要があります。一部見直しについても、経費の抑制とサービス向上は全く違う方向なので、事務局内できちんと整理すること。また本日は、各地域の住民代表の方も委員として参加されているため、地元へ持ち帰っていただいて議論していただき、今後の会議の際に発表いただきたいと思っています。

委員： 全体の結果だけを地元を持っていっても意見の集約は難しい。地域ごとのデータを分析した結果をいただいた上で協議できればよいと思います。

座長： 住民代表から重要な意見が出たと思います。地域で議論していただくには、地域別の整理をしたものを作っておく必要があります。また音羽には音羽だけということではなく、他の地域はどうなっているのか、比較できるようにすることも重要ですので、地域別の資料の提供をお願いします。

委員： 32ページ。路線の評価で「一部見直し」の「経費抑制」について。その他の指標はサービス向上などプラスのイメージを持たせる用語だが、経費の抑制とはどのようなことでしょうか。

事務局： あくまでイメージだという前提で回答させていただきます。例えば、策を打っても収支率が向上しない地域には、過剰な経費を掛けないために運行本数を減らすなど適正なサービスに絞るということを考えています。今日、まとめ方の整理、例の出し方について多くのご指摘を頂きましたのでそれらと合わせて表現方法やまとめの方法について、再度検討させていただきます。

座長： 運行開始後、初めての評価を行い、改善の方向性を見出し、PDCAを回そうということだと思います。改善の方向性のところで利用促進活動の強化とありますが、利

用促進は改善とは違い、P D C Aとは関係なくいつも行わなければなりません。本日配られた利用のためのガイドブックを活用し、市民に乗っていただくようにメッセージを出すなど。そうしたメッセージの中で、市民が多く利用すれば市の持ち出しの経費が少なくなることを、市民の皆様と話していかなければいけないと思います。P D C Aとは別に整理してください。それから、話題は変わるが市民病院でもアンケートをしましたが、結果は本日の資料のどこかに掲載されていますか。

事務局： 市民病院の来院者アンケートも資料の中に出しています。グラフのタイトルの脇にどこのアンケートから抽出したものを示してあります。「市民病院来院者アンケート」がそれに当たります。今回はアンケート単位ではなく、分析視点の単位で表示をしたため、見づらい面があったかもしれません。

座 長： 今日はこのような形でまとめざるを得ないと思いますが、病院アンケート調査については、病院来院者の意見や実態ですので、要望いただいたときに、別の冊子などで、整理の仕方を変えてでも提供できるようにしてください。それでは、ご指摘いただいた点を踏まえて、イメージでなく具体的にお示しできるようになったところでまたご意見をいただきたいと思います。本日出席されている各地区の委員の皆様にもこうした分析が欲しいという意見があれば事務局に投げかけてほしいと思います。

委 員： ガイドブックについて、路線の名前が書いてありますが、利用者にとっては、色やバスの特徴を示しておく、年配の方でも分かりやすくなると思います。

委 員： 全体の路線図を1ページに入れていただくと、イメージがわくと思います。また、このガイドブックはどこにおくのですか。

事務局： ホームページ上にアップしていきます。また、市役所や支所で閲覧できるように準備をしていきます。皆さんのお手元には総合版が置いてありますが、支所には、音羽地区版や御津地区版など地区ごとのガイドブックを置きます。また、ご指摘いただいたように、各路線の車両の色が分かるようにし路線図を掲載するように準備したいと思います。

座 長： それでは、評価の方向についてイメージでなく具体的に出てきましたらご意見いただきたいと思います。今の段階でご意見ありましたら事務局の方へお願いします。ほかになければ、協議事項「連携計画・路線の評価指標」については、事務局案のとおりとします。

事務局： 委員の皆様にはご多忙のところにもかかわらず、会議にご出席いただきありがとうございました。次回会議については、来年の3月下旬頃開催の予定であります。正式な日時が決まりましたら、事務局から案内をいたします。本日は、長時間にわたり、ありがとうございました。

(会議終了)