

第20回 豊川市地域公共交通会議 資料

<目次>

- 1 . 【報告事項】：平成26年2月までの豊川市コミュニティバスの運行実績
- 2 . 【協議事項】：基幹路線や地域路線の運行計画の変更
- 3 . 【協議事項】：連携計画の評価と評価指標による豊川市コミュニティバス路線の評価
- 4 . 【協議事項】：来年度の事業と予算案

平成26年3月25日

1.【報告事項】平成26年2月までの豊川市コミュニティバスの運行実績

1-1. 豊川市コミュニティバス利用者数の推移

平成24年度以降のバス利用者数の推移を以下に示します。
現在は冬季時期のため、やや利用者数が下がっていますが、昨年、一昨年も当時期は利用者数が下がっているため、例年通りの推移と考えられます。
現在、運行開始からの28カ月間の総利用者数は16.9万人を超えています。

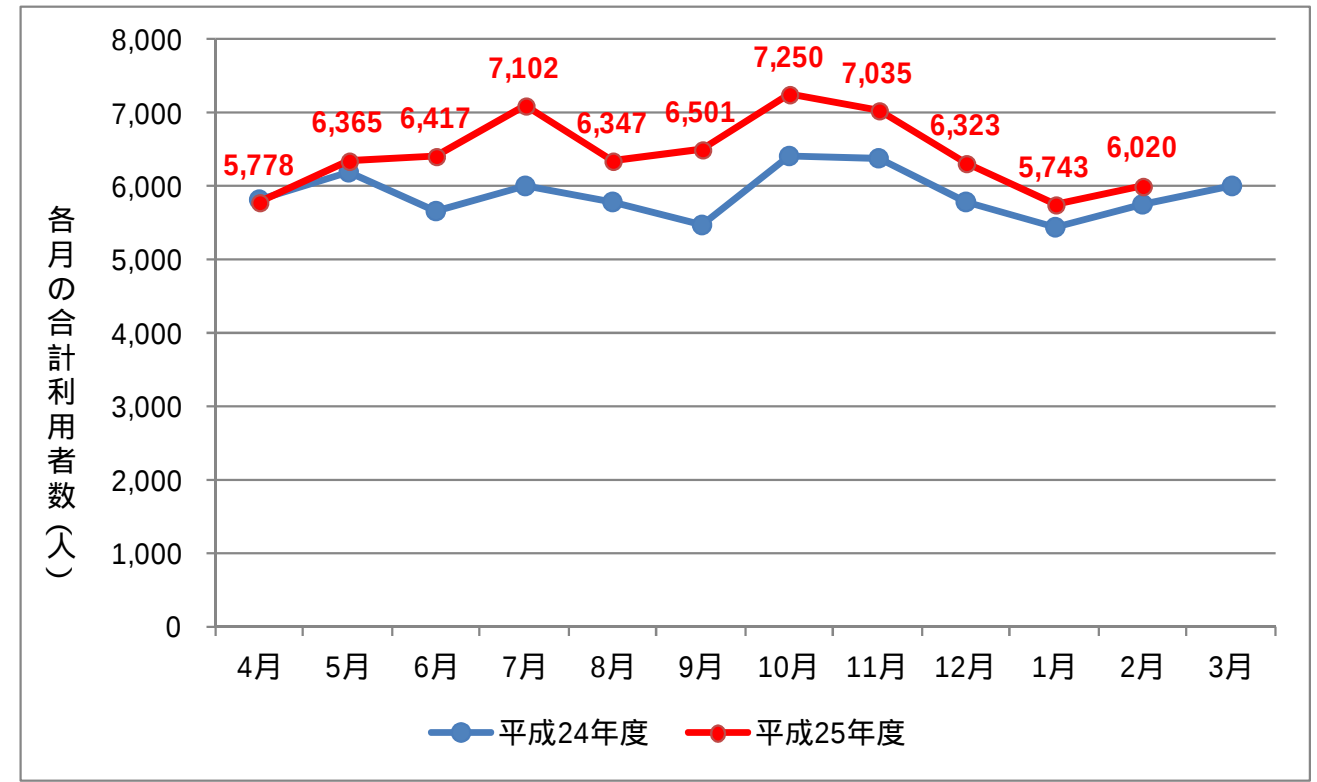


図 豊川市コミュニティバスの運行実績

1-2. 路線別の月別利用者数の推移

平成24年度以降、平成26年2月までの路線別の利用者数推移を以下に示します。
平成25年10月に7,200名を超える利用があり1か月の利用者数が最も多くなりました。また、平成25年度の利用者数は、2月の実績時点で昨年度の利用者数を上回っています。
平成25年度は4月を除くすべての月で、前年の利用者数を上回っており市民病院の移転時の路線変更の効果が表われていると考えられます。

表 豊川市コミュニティバスの運行実績

平成24年4月～平成25年3月													
路線名	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平成24年度合計
豊川国府線	762	905	823	881	697	746	806	797	606	724	789	600	9,136
千両三上線	701	645	732	701	745	730	780	792	842	652	665	684	8,669
ゆうあいの里小坂井線	692	752	711	758	805	776	747	779	790	648	708	751	8,917
一宮線	724	862	650	725	711	660	814	756	768	736	791	891	9,088
音羽線	529	537	574	599	769	612	598	633	529	469	413	526	6,788
御津線	360	378	349	338	420	308	403	416	429	333	474	459	4,667
音羽地区地域路線	1011	861	810	903	813	731	794	788	712	560	613	750	9,346
御津地区地域路線	357	380	404	339	207	354	389	424	306	324	341	329	4,154
一宮地区地域路線	674	882	622	754	632	573	722	724	556	785	769	725	8,418
御油地区地域路線							368	284	243	209	188	277	1,569
合 計	5,810	6,202	5,675	5,998	5,799	5,490	6,421	6,393	5,781	5,440	5,751	5,992	70,752

平成25年4月～平成26年3月													
路線名	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平成25年度合計
豊川国府線	545	787	797	933	742	854	818	816	660	570	643		8,165
千両三上線	668	689	745	874	814	856	956	990	967	819	914		9,292
ゆうあいの里小坂井線	622	685	736	771	803	711	738	700	759	642	673		7,840
一宮線	884	813	857	856	849	850	935	912	749	795	782		9,282
音羽線	503	551	543	766	693	599	732	638	658	543	603		6,829
御津線	432	615	660	629	599	699	735	670	657	510	562		6,768
音羽地区地域路線	850	749	775	809	743	692	816	729	690	599	603		8,055
御津地区地域路線	360	466	417	380	169	389	433	423	355	406	394		4,192
一宮地区地域路線	709	791	626	777	662	539	816	801	521	611	574		7,427
御油地区地域路線	205	219	261	307	273	312	271	356	307	248	272		3,031
合 計	5,778	6,365	6,417	7,102	6,347	6,501	7,250	7,035	6,323	5,743	6,020	0	70,881

2. 【協議事項】基幹路線や地域路線の運行計画の変更

- 2 - 1. 豊鉄バス新豊線及び豊川市コミュニティバス一宮線の「砥鹿神社前」バス停位置変更
新城・本宮の湯方面の砥鹿神社前バス停の位置を変更します。
豊川駅前方面のバス停位置やダイヤ、運行本数、系統距離等に変更ありません。
変更は、平成26年4月1日を予定しています。



至 新城・本宮の湯



至 豊川IC 豊川駅

2 - 2 . 御油地区地域路線の運行計画の変更

御油地区地域路線について、利用者の利便性確保のため、運行本数の増便、運行経路、バス停位置について変更を行います。

路線変更は、平成26年5月1日を予定しています。

(1) 運行概要

変更後の運行概要		
項 目		内 容
運行事業者		豊鉄タクシー株式会社
運行ルート概要		御油地区内を運行して基幹路線の豊川国府線、音羽線、御津線、名鉄線国府駅と接続します。
起 点		国府駅
主な経由地		ピアゴ国府店、東沢2区集会所、東沢3区集会所
終 点		国府駅
延長 (1 巡)		8 . 5 km → 8 . 6 km
所要時間 (1 巡)		4 3 分 (変化なし)
運行本数 (運行日)		6 本 / 日 → 8 本 / 日 (毎日運行 運休日 : 1 月 1 日 ~ 3 日)
車両	大きさ	ジャンボタクシー
	台数	1 台
バス停数		1 6 箇所 → 1 9 箇所
他路線との乗継可能バス停	鉄道	● 名鉄 : 国府駅
	民間バス路線	なし
	基幹路線	● 豊川国府線、音羽線、御津線 : 国府駅
	地域路線	なし
運賃体系		1 乗車 2 0 0 円
その他の料金設定		a . 未就学児 : 半額。但し、同伴者 1 人につき 1 人まで無料 b . 小学生 : 半額 c . 身体障害者手帳及び療育手帳を所持している方と、その付添人 1 人 : 半額
変更日		平成 2 6 年 5 月 1 日

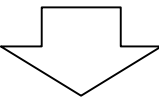
赤字部分は追加・変更箇所です。

(2) 運行ダイヤ

運行ダイヤを以下に示します。

【 変 更 前 】

バス停名称	1巡	2巡	3巡	4巡	5巡	6巡
国府駅		9:30	12:00	13:30	15:30	16:30
ピアゴ国府店		9:33	12:03	13:33	15:33	16:33
ヤマナカ御油店		9:37	12:07	13:37	15:37	16:37
八面前		9:39	12:09	13:39	15:39	16:39
御油橋西		9:41	12:11	13:41	15:41	16:41
東沢2区集会所	8:00	9:45	12:15	13:45	15:45	16:45
坂上	8:02	9:47	12:17	13:47	15:47	16:47
坂中	8:03	9:48	12:18	13:48	15:48	16:48
坂下	8:04	9:49	12:19	13:49	15:49	16:49
東沢3区集会所	8:06	9:51	12:21	13:51	15:51	16:51
東山入口	8:08	9:53	12:23	13:53	15:53	16:53
東山西	8:09	9:54	12:24	13:54	15:54	16:54
東山北	8:11	9:56	12:26	13:56	15:56	16:56
東山東	8:12	9:57	12:27	13:57	15:57	16:57
東山南	8:13	9:58	12:28	13:58	15:58	16:58
第二保育園	8:14	9:59	12:29	13:59	15:59	16:59
御油橋西	8:18	10:03	12:33	14:03	16:03	17:03
八面前	8:19	10:04	12:34	14:04	16:04	17:04
ヤマナカ御油店	8:21	10:06	12:36	14:06	16:06	17:06
ピアゴ国府店	8:25	10:10	12:40	14:10	16:10	17:10
国府駅	8:28	10:13	12:43	14:13	16:13	17:13



【 変 更 後 】

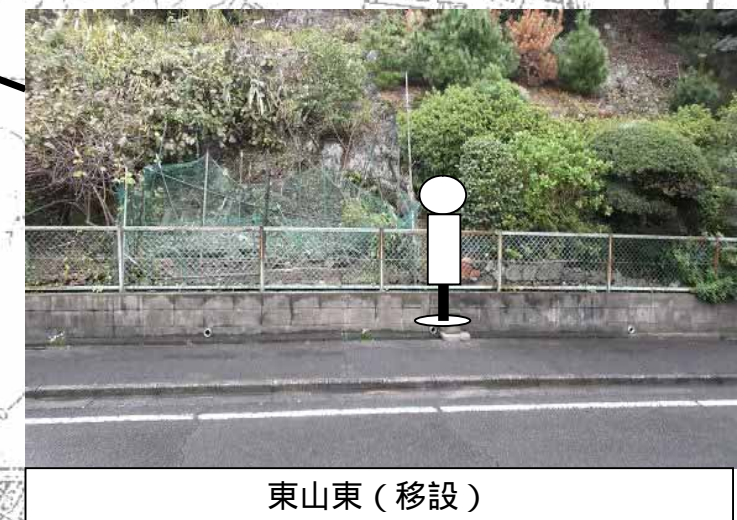
平成26年5月1日 改正								
バス停名称	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
国府駅	-	9:40	11:00	11:50	13:25	14:25	15:30	16:48
ピアゴ国府店	-	9:43	11:03	11:53	13:28	14:28	15:33	16:51
ヤマナカ御油店	-	9:47	11:07	11:57	13:32	14:32	15:37	16:55
八面前	-	9:49	11:09	11:59	13:34	14:34	15:39	16:57
御油橋西	-	9:51	11:11	12:01	13:36	14:36	15:41	16:59
東沢2区集会所	8:08	9:55	11:15	12:05	13:40	14:40	15:45	17:03
東沢3区集会所	8:09	9:56	11:16	12:06	13:41	14:41	15:46	17:04
坂下東	8:10	9:57	11:17	12:07	13:42	14:42	15:47	17:05
坂上	8:11	9:58	11:18	12:08	13:43	14:43	15:48	17:06
坂中	8:12	9:59	11:19	12:09	13:44	14:44	15:49	17:07
坂下西	8:13	10:00	11:20	12:10	13:45	14:45	15:50	17:08
東山入口	8:16	10:03	11:23	12:13	13:48	14:48	15:53	17:11
東山西	8:17	10:04	11:24	12:14	13:49	14:49	15:54	17:12
デイサービスうらら	8:18	10:05	11:25	12:15	13:50	14:50	15:55	17:13
東山北	8:19	10:06	11:26	12:16	13:51	14:51	15:56	17:14
東山東	8:20	10:07	11:27	12:17	13:52	14:52	15:57	17:15
第二ちびっ子広場	8:20	10:07	11:27	12:17	13:52	14:52	15:57	17:15
東山南	8:21	10:08	11:28	12:18	13:53	14:53	15:58	17:16
第二保育園	8:22	10:09	11:29	12:19	13:54	14:54	15:59	17:17
御油橋西	8:26	10:13	11:33	12:23	13:58	14:58	16:03	17:21
八面前	8:27	10:14	11:34	12:24	13:59	14:59	16:04	17:22
ヤマナカ御油店	8:29	10:16	11:36	12:26	14:01	15:01	16:06	17:24
ピアゴ国府店	8:33	10:20	11:40	12:30	14:05	15:05	16:10	17:28
国府駅	8:36	10:23	11:43	12:33	14:08	15:08	16:13	17:31

(3) 変更後の路線図

変更後の路線図を以下に示します。

■ 新設キ口 : 0.60 km
■ 廃止キ口 : 0.54 km

坂下→坂下西 (名称変更)



東沢3区集会所バス停付近の運行ルート



赤い矢印の場合、東沢3区集会所は停車しません。
青い矢印 (坂下東方面) のみ停車します。

- バス停凡例
- 道路の両側に設置するバス停
 - ◐ 道路の片側に設置するバス停
または道路両側の設置位置が離れているバス停
 - 移設バス停
 - 新設バス停
 - 変更前路線
 - 変更後路線

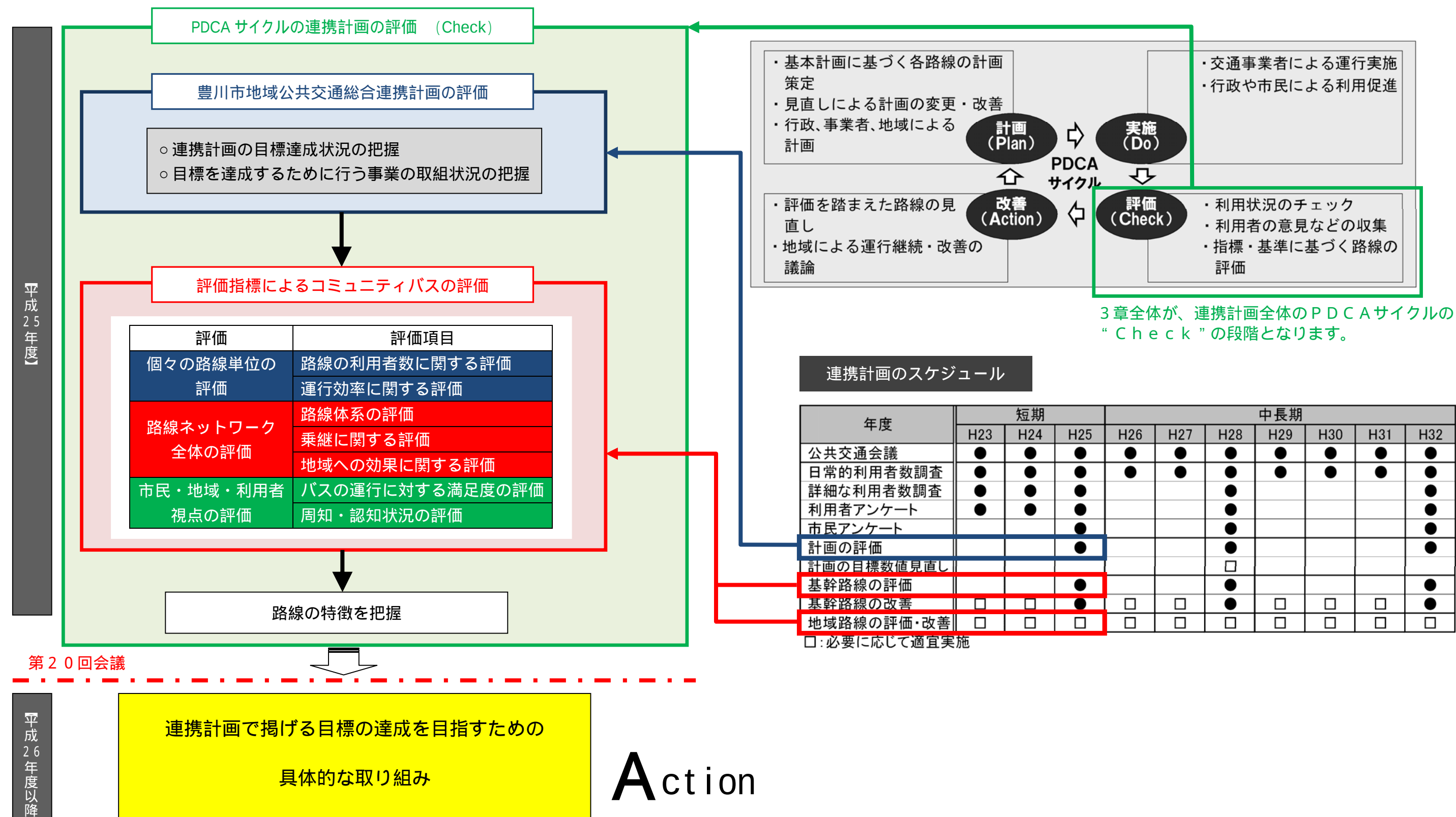
3.【協議事項】連携計画の評価と評価指標による豊川市コミュニティバス路線の評価

3-1. 連携計画評価に向けたフロー

本年は、連携計画策定後3年目に当たり、短期計画期間の評価年度となっていますので、始めに連携計画の評価（Check）を行い、目標達成状況を確認しました。

そして、今後も目標達成に向けて取り組むために、前回会議で整理した評価指標に基づいて、コミュニティバスの評価を行いました。

次年度以降に、これらの評価を踏まえて課題の整理を行い、具体的な取り組み（Action）を検討していきます。



3 - 2 . 連携計画の評価

(1) 連携計画の目標値

市域全体の目標

豊川市地域公共交通総合連携計画（豊川市公共交通基本計画）で掲げた目標は、次のとおりとなっています。

目 標		平成 21 年度 実績	平成 25 年度 数値目標	平成 25 年度 予測値
目標 1	市内を運行するバス路線の利用者数の増加	49,807 人/年	9 万人/年	7.7 万人/年
目標 2	公共交通の利便性の市民満足度の向上	4 2 . 9 %	4 8 %	4 3 . 4 %
目標 3	地域主体で検討したバス路線の運行実施地域数の増加	0 地域	4 地域	4 地域
目標 4	市内を運行するバス路線の収支率の向上	1 4 . 8 %	1 3 %	1 0 . 6 %

目標の達成状況

【目標 1：市内を運行するバス路線の利用者数の増加】

年間利用者目標	90,000 人/年
年間利用者実績	77,369 人/年
達成度	8 6 %

評価の期間は平成 25 年 4 月～平成 26 年 3 月のため、平成 26 年 3 月は見込み利用者数として、路線ごとで昨年度の実績比から下記式に基づいて算定。

$$(\text{H25.4} \sim \text{H26.2 月実績}) \div (\text{H24.4} \sim \text{H25.2 月実績}) \times (\text{H25.3 月実績}) = (\text{H26.3 月見込み})$$

平成 25 年度の月別利用実績と年間利用者数

評価期間	利用者数 (人/月)
4月	5,778
5月	6,365
6月	6,417
7月	7,102
8月	6,347
9月	6,501
10月	7,250
11月	7,035
12月	6,323
1月	5,743
2月	6,020
3月(見込み)	6,488
合計	77,369

【目標 2：公共交通の利便性の市民満足度の向上】

市民満足度の把握は、平成 25 年度の豊川市民意識調査の結果をもとに評価を行います。

市民満足度の目標	4 8 %
市民満足度の実績	4 3 . 4 %
達成度	9 0 %

【目標 3：地域主体で検討したバス路線の運行実施地域数の増加】

運行実施地域数の目標	4 地域
運行実施地域数の実績	4 地域
達成度	1 0 0 %

地域主体の運行実施路線

路線名	地域の検討主体	運行開始日
音羽地区地域路線 (つつじバス)	音羽地域公共交通運営協議会	平成 23 年 11 月 1 日
御津地区地域路線 (ハートフル号)	御津地域路線運営協議会	平成 23 年 11 月 1 日
一宮地区地域路線 (本宮線のんほい号)	一宮地域公共交通運営協議会	平成 23 年 11 月 1 日
御油地区地域路線 (ごゆりんバス)	御油地域バス路線協議会	平成 24 年 10 月 1 日

【目標 4：市内を運行するバス路線の収支率の向上】

収支率の目標	1 3 . 0 %
収支率の実績	1 0 . 6 %
達成度	8 1 . 5 %

豊川市コミュニティバス路線の平成 25 年度の収支見込み（単位：千円）

項 目	収 支 見 込	
運行経費（ A ）	115,981	
運賃収入（ B ）	11,541	収入計 12,329
車体広告掲載収入（ C ）	788	
収支率（ B + C ） / （ A ）	1 0 . 6 %	

路線別の達成度

各路線の利用者数及び収支率の目標と実績及び達成度は、次のとおりとなっています。（達成度が100%以上のものを赤字で示しています。）

路線名		利用者数			収支率		
		H 2 5 目標	H 2 5 見込み	達成度	H 2 5 目標	H 2 5 見込み	達成度
基幹路線	豊川国府線	6 0 人/日	2 4 人/日	4 0 %	1 3 . 0 %	9 . 0 %	6 9 %
	千両三上線	2 6 人/日	2 8 人/日	1 0 8 %		1 4 . 2 %	1 0 9 %
	ゆうあいの里小坂井線	2 8 人/日	2 4 人/日	8 6 %		1 2 . 2 %	9 4 %
	一宮線	1 8 人/日	2 8 人/日	1 5 6 %		1 6 . 2 %	1 2 5 %
	音羽線	2 5 人/日	2 0 人/日	8 0 %		1 0 . 1 %	7 8 %
	御津線	2 0 人/日	2 1 人/日	1 0 5 %		9 . 1 %	7 0 %
地域路線	音羽地区地域路線	2 5 人/日	2 4 人/日	9 6 %		1 3 . 6 %	1 0 5 %
	御津地区地域路線	5 0 人/日	1 5 人/日	3 0 %		5 . 1 %	3 9 %
	一宮地区地域路線	3 3 人/日	3 5 人/日	1 0 6 %		1 0 . 0 %	7 7 %
	御油地区地域路線	1 8 人/日	9 人/日	5 0 %		6 . 5 %	5 0 %

2：評価の期間は平成25年4月～平成26年3月とし、平成26年3月は見込み利用者数として、路線ごとに昨年度の実績比から下記式に基づいて算定。
（H25.4～H26.2月実績）÷（H24.4～H25.2月実績）×（H25.3月実績）＝（H26.3月見込み）

豊川市コミュニティバスの利用及び収支見込み

路線名		平成25年度 利用者見込み(単位:人/月)												合計	1日平均	平成25年度 収支見込み(単位:千円) H25.4.01～H26.03.31(3月は見込み)			
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月 (見込み)			運行経費 (A)	運賃収入 (B)	車体広告掲載収入 (C)	収支率 (B+C) / (A)
基幹路線	豊川国府線	545	787	797	933	742	854	818	816	660	570	643	574	8,739	24	18,817,664	1,403,984	288,000	9.0%
	千両三上線	668	689	745	874	814	856	956	990	967	819	914	796	10,088	28	12,326,349	1,718,506	26,400	14.2%
	ゆうあいの里小坂井線	622	685	736	771	803	711	738	700	759	642	673	721	8,561	24	12,837,104	1,457,868	110,400	12.2%
	一宮線	884	813	857	856	849	850	935	912	749	795	782	1,009	10,291	28	9,169,272	1,481,241	0	16.2%
	音羽線	503	551	543	766	693	599	732	638	658	543	603	574	7,403	20	11,839,816	1,131,203	68,400	10.1%
	御津線	432	615	660	629	599	699	735	670	657	510	562	738	7,506	21	13,600,766	1,183,479	55,200	9.1%
基幹路線 計		3,654	4,140	4,338	4,829	4,500	4,569	4,914	4,726	4,450	3,879	4,177	4,412	52,588	145	78,590,971	8,376,281	548,400	11.4%
地域路線	音羽地区地域路線	850	749	775	809	743	692	816	729	690	599	603	703	8,758	24	11,900,759	1,510,050	110,400	13.6%
	御津地区地域路線	360	466	417	380	169	389	433	423	355	406	394	361	4,553	15	8,982,264	402,034	51,700	5.1%
	一宮地区地域路線	709	791	626	777	662	539	816	801	521	611	574	700	8,127	35	7,377,384	701,362	36,000	10.0%
	御油地区地域路線	205	219	261	307	273	312	271	356	307	248	272	312	3,343	9	9,129,698	551,939	42,000	6.5%
地域路線 計		2,124	2,225	2,079	2,273	1,847	1,932	2,336	2,309	1,873	1,864	1,843	2,076	24,781	83	37,390,105	3,165,385	240,100	9.1%
合 計		5,778	6,365	6,417	7,102	6,347	6,501	7,250	7,035	6,323	5,743	6,020	6,488	77,369	228	115,981,076	11,541,666	788,500	10.6%

(2) 目標を達成するために行う事業及びその事業主体に関する事項

目標を達成するために行う事業の実施状況を以下に示します。

一部未着手（検討中）の部分はありますが、概ね各項目共に運行開始当初より複数回にわたり取り組んでいます。

未着手の部分を含め中長期目標のために、具体的な取り組みを検討実施していきます。

表 事業の取組状況

項目			概要	これまでの主な取り組み
バス 交通 関連 事業		基幹路線の新設	通院・買物目的などの 日中の移動ニーズに対して実証運行	・平成23年11月より運行
		地域路線の新設	地域路線の運行	・現在4路線で運行
		交通結節点の整備	ベンチ、屋根、照明等の整備	・未着手だが体育館前、国府駅に設置 検討中
利用 促進 関連 事業		バリアフリー対応車両の導入	新規車両の順次導入	・運行開始時より、バリアフリー車両を導入
		バス停の待合環境改善	ベンチ、屋根、照明等の整備	・ベンチは4支所とゆうあいの里の5箇所に寄贈により設置
		新たな料金体系制度の導入	広域・基幹・地域路線との間での乗継割引の導入	・運行当初より2ゾーン運賃制により実施
			広域・基幹・地域路線の一体的な料金体系の検討・導入・改善	
		新たな料金支払い方式の導入	乗継券、定期券、回数券の検討・導入・改善	・運行開始当初より乗継券を発行し、 H24.10月には回数券を導入
		公共交通案内の充実	公共交通マップ、時刻表等の作成	・運行当初と平成25年5月の路線の大幅見直し時に、マップや時刻表を作成
		周知・広報活動の実施	ホームページ、チラシ、ポスターなどによる周知・広報	・運行開始当初より、ホームページ、ポスター、広報とよかわなどで情報を提供
		利用促進活動の実施	イベント開催による啓発利用意識向上の働きかけ	・スタンプラリーや夏休み小学生50円バス等を実施
		事業評価	計画ならびにバス路線の評価	・平成25年度に短期評価 ・平成28年度に中期評価、平成32年度に長期評価を実施予定

(3) 評価の目標値の推移と見通し

連携計画策定時に設定した4つの目標値の実績と、今後の見込値を以下に示します。
目標1の利用者数と目標4の収支率は、連携計画の期間中の達成が厳しいことが見込まれますが、目標値に近づく見通しにあります。

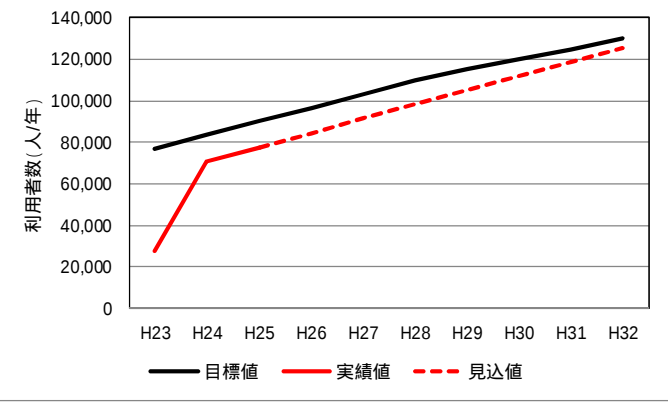
右図のように、豊川市コミュニティバスの利用者数や収支率は増加傾向、利用者1人当たりの負担額は減少傾向にあることや、運行開始間もないこともあり、次年度以降の事業内容を精査し、更なる利用者の拡大を目指し、当面の間は目標値を据え置くこととします。

表 連携計画の数値目標

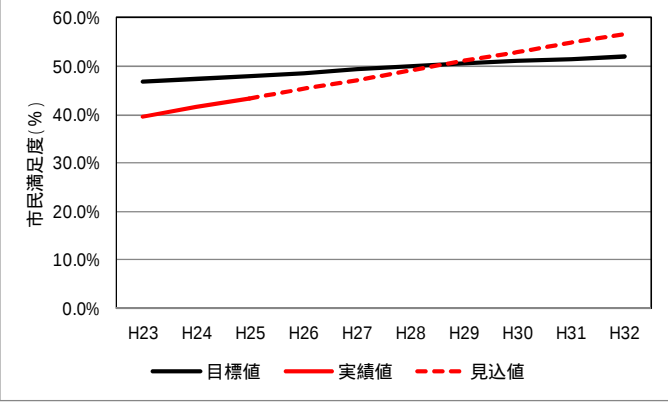
目標	目標	現状 (基準年)	平成25年度 達成状況	数値目標		
				短期:3年後 (H25年度)	中期:6年後 (H28年度)	長期10年後 (H32年度)
目標1	市内を運行するバス路線の利用者数の増加	49,807人/年 (H21実績)	7.8万人/年 (H25見込)	9万人/年	11万人/年	13万人/年
目標2	公共交通の利便性の市民満足度の向上	42.9% (H21実績)	43.4%	48%	50%	52%
目標3	地域主体で検討したバス路線の運行実施地域数の増加	0地域 (H21実績)	4地域	4地域	5地域	6地域
目標4	市内を運行するバス路線の収支率の向上	14.8% (H21実績)	10.6% (H25見込)	13%	15%	17%

「市内を運行するバス路線」については、市内と市内を結ぶバス路線は除きます。

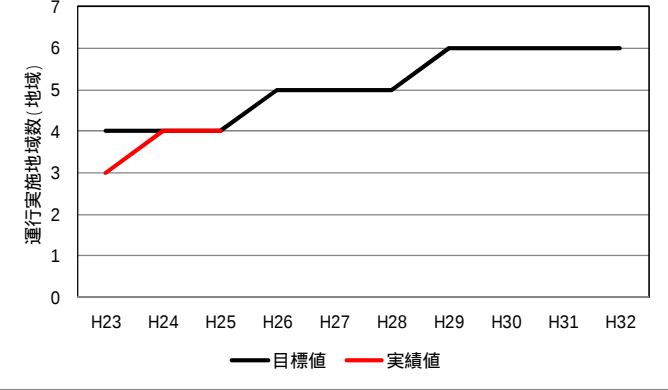
目標1：利用者数の目標値と実績及び見通し



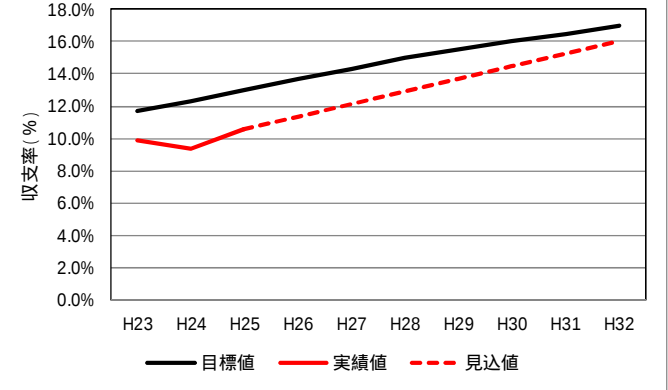
目標2：市民満足度の目標値と実績及び見通し



目標3：運行実施地域数の目標値と実績



目標4：収支率の目標値と実績及び見通し

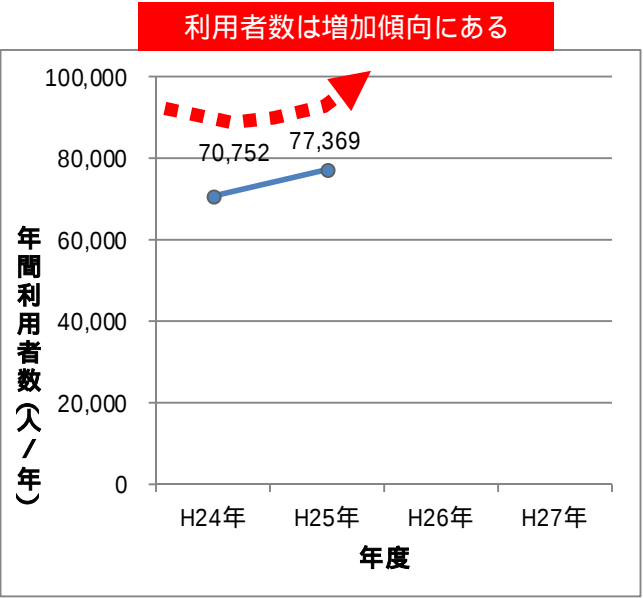


各目標の見込値は、順調に増加傾向で推移した場合を想定した参考値。

【利用者数、収支率、利用者1人当たり負担額の傾向】

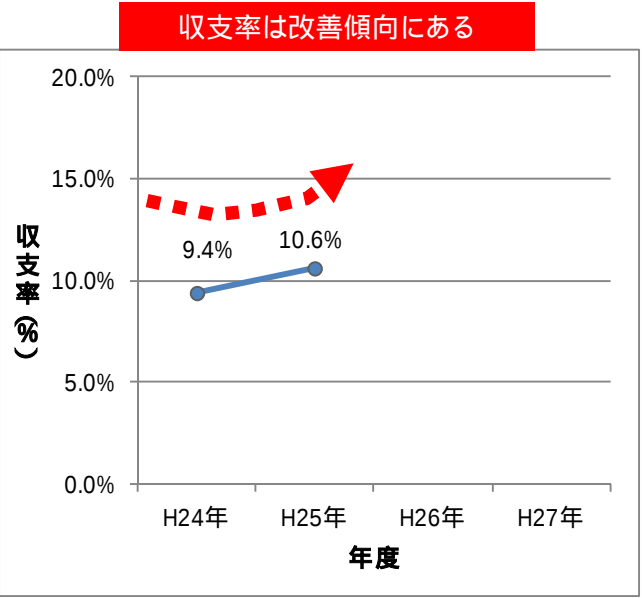
傾向1：利用者数の増加

平成25年度の利用者数（見込み）は、平成24年度より増加しています。



傾向2：収支率の増加

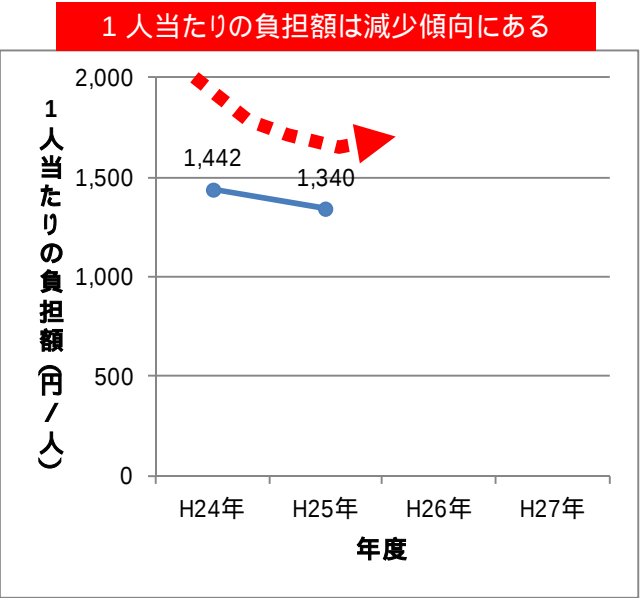
平成25年度の収支率（見込み）は、平成24年度より増加しています。



傾向3：利用者1人当たり負担額の減少

平成25年度の利用者1人当たりの負担額（見込み）は、平成24年度より減少しています。

利用者1人当たり負担額：(運行経費 - 収入) ÷ 利用者数



個々の路線単位の評価

3 - 3 . 評価指標による豊川市コミュニティバス路線の評価

(1) 個々の路線単位の評価

路線沿線の人口に対するバス利用率

バスが沿線人口に応じた利用がなされているかを評価するため、路線沿線の人口に対するバス利用率を整理しました。

市の中心部を走行する基幹路線は利用率が低くなっている傾向があります。路線別では、音羽地区地域路線が最も高く 0 . 7 3 %、御油地区地域路線は 0 . 1 3 % と最も低くなっています。

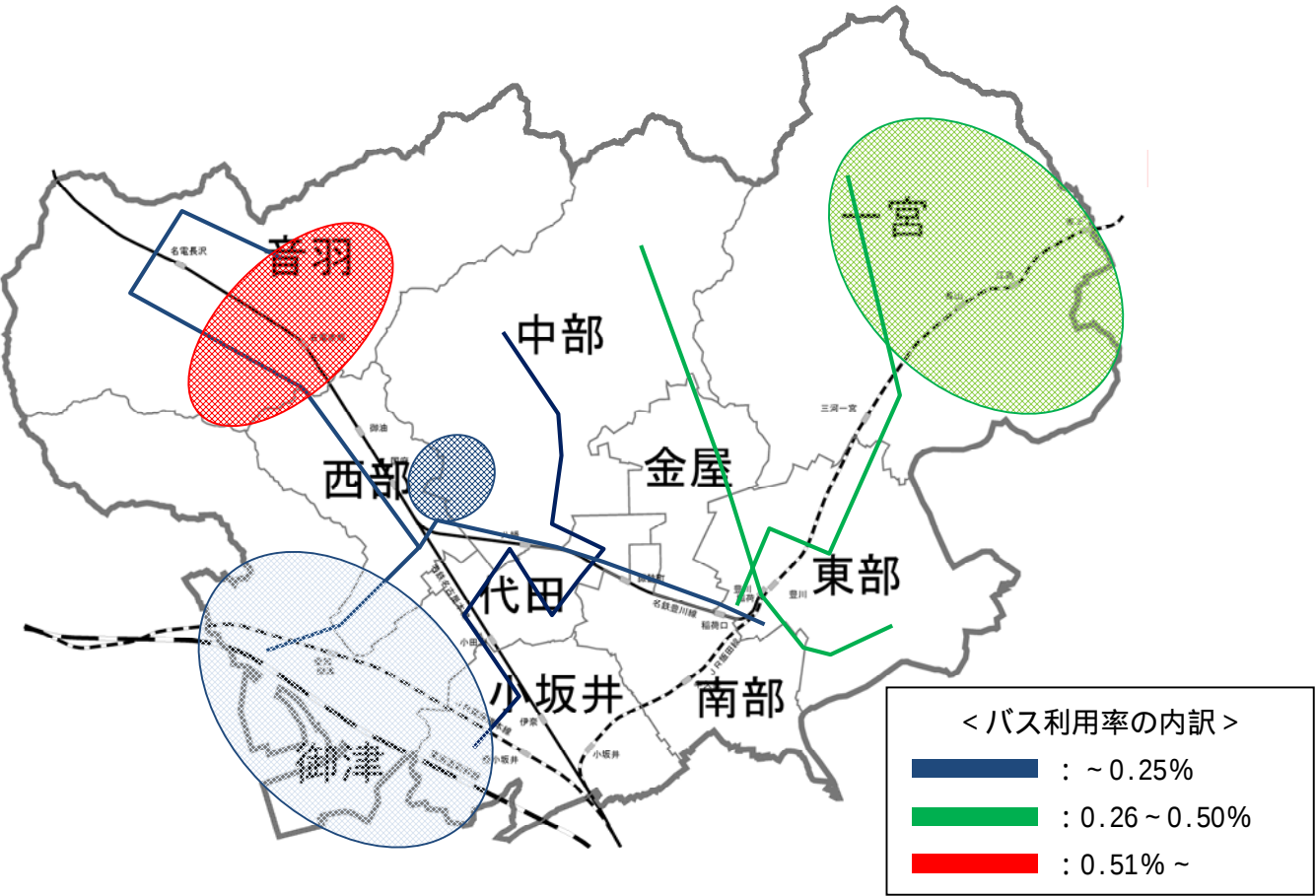


表 路線別の沿線人口とバス利用率

路線	沿線人口 合計 (人)	1日当たりの 平均利用者数 (人/日)	利用率 (%)
豊川国府線	17,600	25	0.14%
千両三上線	8,600	28	0.33%
ゆうあいの里小坂井線	10,600	24	0.23%
一宮線	9,300	28	0.30%
音羽線	9,600	21	0.22%
御津線	8,600	21	0.24%
音羽地区地域路線	3,300	24	0.73%
御津地区地域路線	8,400	15	0.18%
一宮地区地域路線	7,600	36	0.47%
御油地区地域路線	6,800	9	0.13%
豊川市コミュニティバス全体	90,400	231	0.26%

1 日当たりの利用者数は、平成 25 年度の利用見込み値

路線の収支率

バスが利用実態に合った効率的な運行がなされているかを評価するため、路線の収支率を整理しました。

市全体の収支率の平均は、1 0 . 6 % となっています。

路線別では一宮線が最も高く 1 6 . 2 %、御津地区地域路線は 5 . 1 % と最も低くなっています。

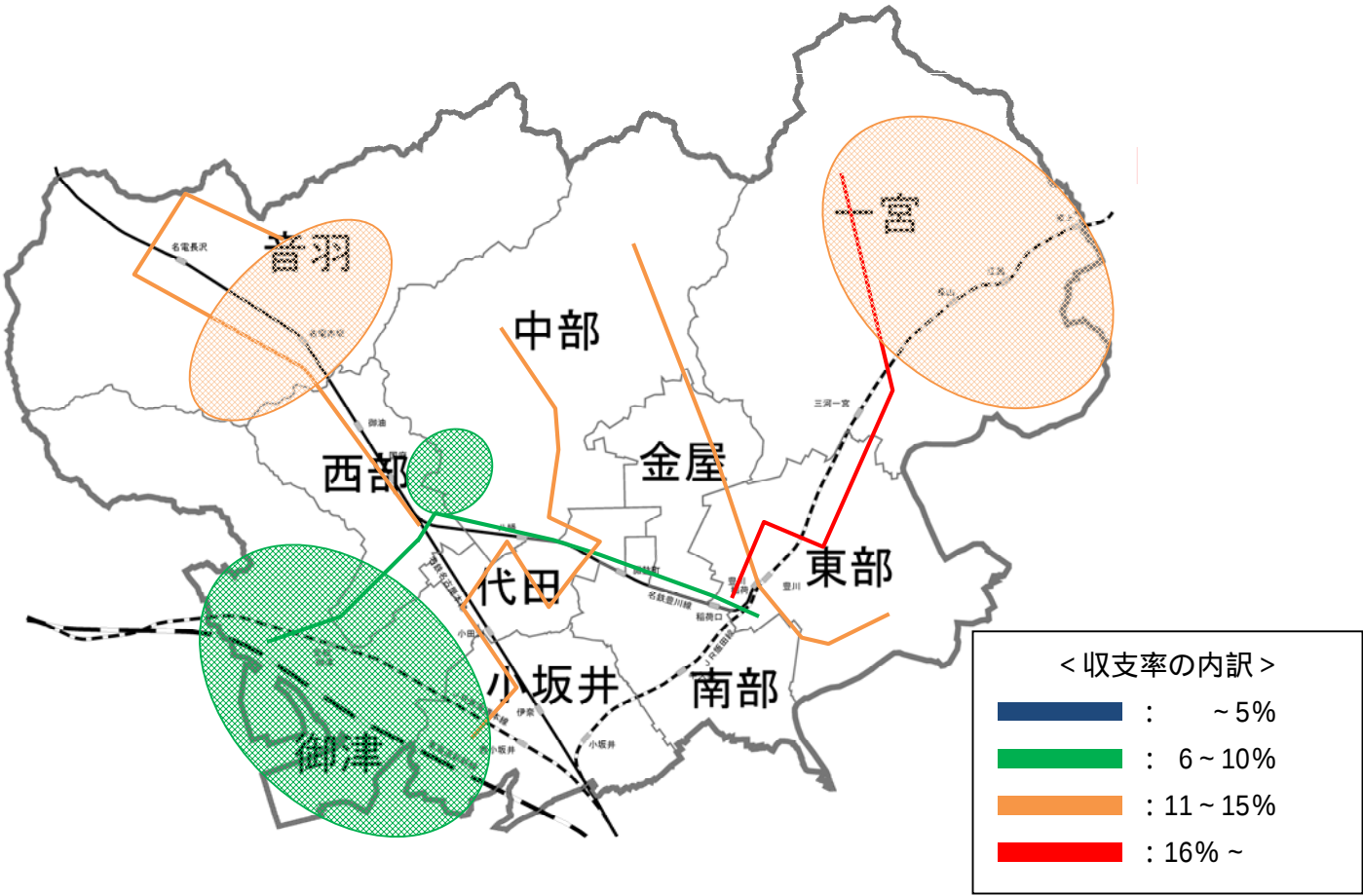


表 路線別の収支率

路線	収入 (運賃+広告費) (円/年)	運行経費 (円/年)	収支率 (%)
豊川国府線	1,691,984	18,817,664	9.0%
千両三上線	1,744,906	12,326,349	14.2%
ゆうあいの里小坂井線	1,568,268	12,837,104	12.2%
一宮線	1,481,241	9,169,272	16.2%
音羽線	1,199,603	11,839,816	10.1%
御津線	1,238,679	13,600,766	9.1%
音羽地区地域路線	1,620,450	11,900,759	13.6%
御津地区地域路線	453,734	8,982,264	5.1%
一宮地区地域路線	737,362	7,377,384	10.0%
御油地区地域路線	593,939	9,129,698	6.5%
豊川市コミュニティバス全体	12,330,166	115,981,076	10.6%

収入と運行経費は、平成 25 年度の収支見込み値

個々の路線単位の評価

バス利用率と収支率の関係

千両三上線、一宮線、音羽地区地域路線が、バス利用率と収支率が高いグループに位置します。

収支率が連携計画目標値の13%より低くなる路線の中で、バス利用率は一宮地区地域路線が高いグループ、ゆうあいの里小坂井線、音羽線、御津線はやや低くなるグループ、豊川国府線、御津地区地域路線、御油地区地域路線は大きく低くなるグループに分けられます。

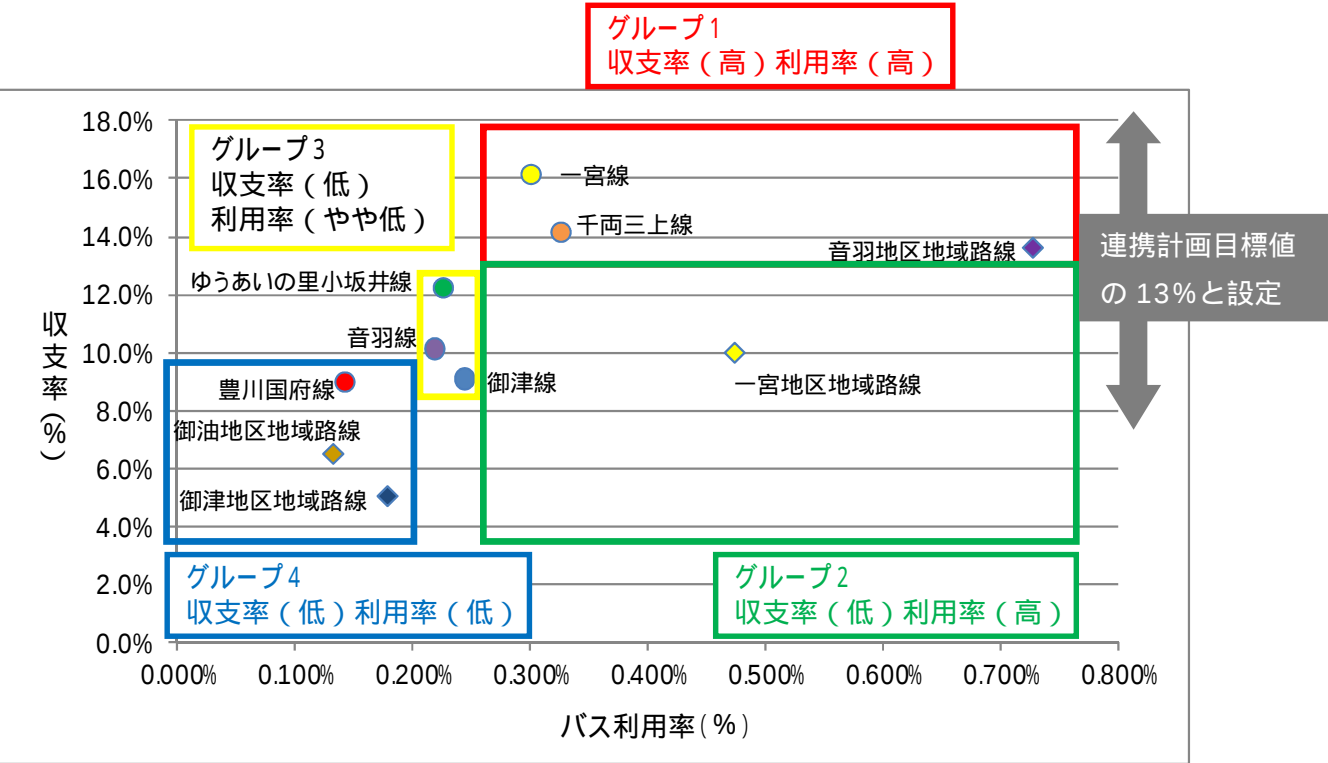


図 路線別の利用率と収支率

利用者1人当たり負担額と利用率の関係

千両三上線、一宮線、音羽地区地域路線、一宮地区地域路線が、1人当たり負担額が平均より低く、バス利用率が高いグループに位置します。

ゆうあいの里小坂井線、音羽線、御津線は、1人当たり負担額とバス利用率が平均並みのグループに位置し、豊川国府線、御津地区地域路線、御油地区地域路線は、1人当たり負担額が平均より高く、バス利用率は低いグループに位置します。

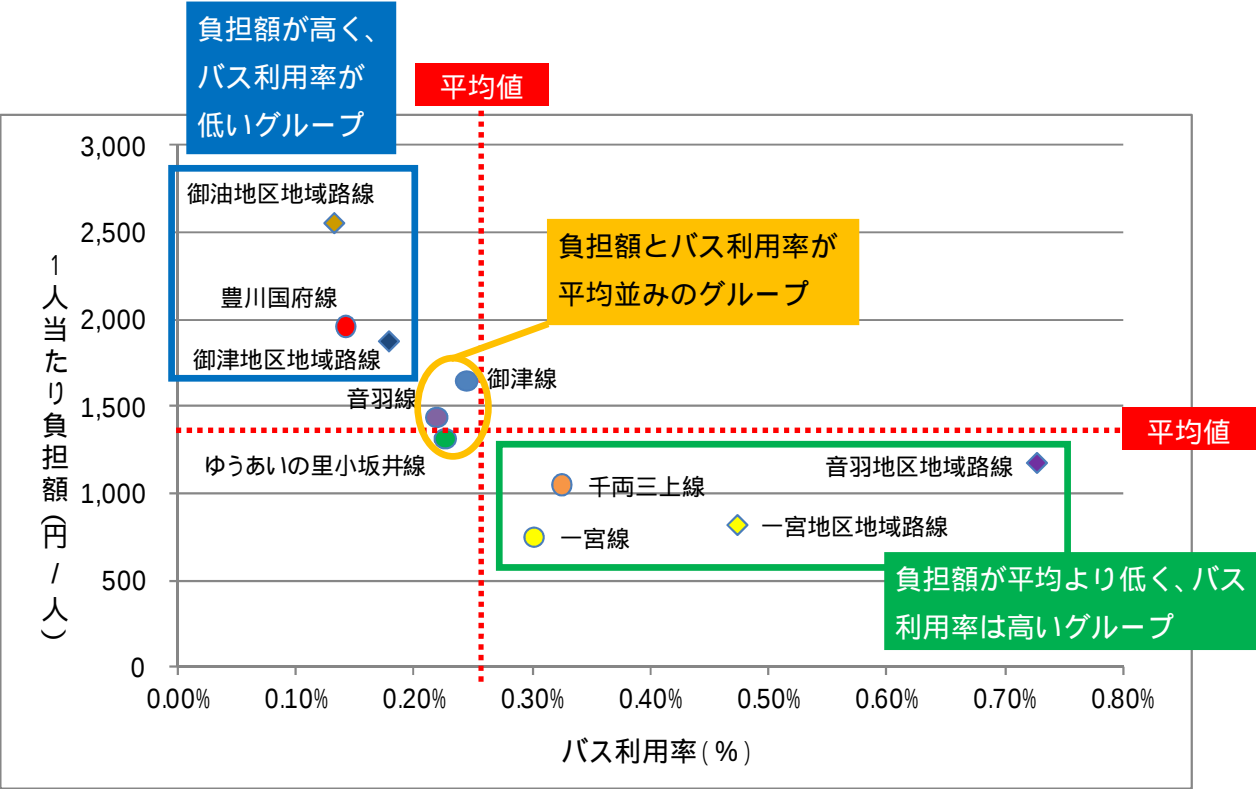


図 路線別の利用率と1人当たり負担額

表 路線別の利用率と1人当たり負担額

路線	収入 (運賃 + 広告費) (円/年)	運行経費 (円/年)	負担額 (運行経費 - 収入) (円/年)	H25年 年間利用者数 (人/年)	1人当たり 輸送負担額 (円/人)	利用率 (%)
豊川国府線	1,691,984	18,817,664	17,125,680	8,739	1,960	0.14%
千両三上線	1,744,906	12,326,349	10,581,443	10,088	1,049	0.33%
ゆうあいの里小坂井線	1,568,268	12,837,104	11,268,836	8,561	1,316	0.23%
一宮線	1,481,241	9,169,272	7,688,031	10,291	747	0.30%
音羽線	1,199,603	11,839,816	10,640,213	7,403	1,437	0.22%
御津線	1,238,679	13,600,766	12,362,087	7,506	1,647	0.24%
音羽地区地域路線	1,620,450	11,900,759	10,280,309	8,758	1,174	0.73%
御津地区地域路線	453,734	8,982,264	8,528,530	4,553	1,873	0.18%
一宮地区地域路線	737,362	7,377,384	6,640,022	8,127	817	0.47%
御油地区地域路線	593,939	9,129,698	8,535,759	3,343	2,553	0.13%
豊川市コミュニティバス全体	12,330,166	115,981,076	103,650,910	77,369	1,340	0.26%

収入、運行経費、年間利用者数は、平成25年度の見込み値

個々の路線単位の評価

各路線の評価

ア) 外出やバス利用回数増加への寄与（バス利用者アンケートより）

バスが市民の生活の足として寄与しているかを評価するため、バス利用者にとっての外出の変化を路線単位で整理しました。

豊川国府線、千両三上線、ゆうあいの里小坂井線、音羽線の基幹路線において、外出機会の増加に寄与している傾向にあり、全体を通じて基幹路線の方が外出機会の増加に寄与している割合が高くなっています。

地域路線の、音羽地区、御津地区、一宮地区で外出機会の増加に寄与が小さい理由として、合併前から運行する旧町内を運行する路線があったことも影響していると考えられます。

路 線	豊川 国府 線	千両 三上 線	ゆう あいの 里 小坂井 線	音羽 線	一宮 線	御津 線	地音 域羽 路地 線区	地御 域津 路地 線区	地一 域宮 路地 線区	地御 域油 路地 線区
以前の外出先への回数が増えた	44%	30%	22%	40%	25%	10%	25%	22%	19%	33%
バスを利用する回数が増えた	67%	62%	50%	67%	50%	45%	43%	18%	38%	42%
バスから鉄道へ乗り継ぐ割合が増えた	62%	64%	29%	25%	28%	11%	35%	11%	17%	13%
外出できないところに、外出ができるようになった	67%	36%	63%	70%	39%	30%	31%	11%	29%	10%
新たにバスを利用するようになった	71%	50%	75%	50%	35%	22%	33%	0%	9%	22%
送迎に頼らずに自分で移動できるようになった	54%	62%	75%	63%	33%	11%	41%	11%	17%	45%

50%以上に着色

【数値算出方法】

コミュニティバス利用者アンケートより、バスが運行を開始したことによる外出機会の増加等について、“できるようになった”、または“増えた”という回答した人の割合を示しています。

イ) 満足度の点数結果から見たバスサービスの検証（バス利用者アンケートより）

バスの運行サービスがニーズに合っているかを評価するため、バス利用者の満足度を路線単位で整理しました。

～ の運行サービスについては、特に運行本数や終発時間の満足度が低い傾向にあります。

～ の運賃サービス面では、多くの路線で満足度が3.0以上になっていますが、ゾーン制やゾーン制による運賃加算では、満足度が高い路線と低い路線で分かれています。

～ の運行に関する項目では、特に乗り継ぎに関する満足度が低くなっています。

～ の車両の識別のしやすさと、バスマップの使いやすさに関しては、全体的に満足度は高い傾向にあります。

路 線	豊川 国府 線	千両 三上 線	ゆう あいの 里 小坂井 線	一宮 線	音羽 線	御津 線	地音 域羽 路地 線区	地御 域津 路地 線区	地一 域宮 路地 線区	地御 域油 路地 線区
運行日	3.6	3.3	3.0	3.1	3.8	3.3	3.5	3.3	2.9	3.5
運行本数	2.6	1.8	1.8	2.7	2.2	2.0	2.1	2.5	3.2	2.3
始発の時間	2.8	3.5	2.8	3.1	3.0	2.6	2.6	3.7	3.1	3.3
終発の時間	3.0	2.4	2.3	2.6	2.7	2.0	2.4	1.7	3.2	2.3
運行ルート	3.4	3.3	2.0	2.9	3.4	3.5	2.8	3.2	3.2	2.9
普通運賃	3.8	3.5	3.6	4.1	3.3	3.9	3.6	3.4	4.0	3.3
運賃の割引	4.0	3.0	3.6	3.8	4.5	3.9	3.6	3.5	3.6	3.7
東西2ゾーン制	2.6	3.0	2.5	3.6	2.7	3.2	3.2	3.0	2.9	2.0
ゾーンをまたぐ際の運賃の加算	2.6	3.0	2.5	3.5	2.0	3.1	3.2	3.0	2.9	2.7
バス同士の乗り継ぎ	2.8	3.0	2.3	3.0	2.6	3.5	2.9	1.5	2.8	2.3
乗継券の使いやすさ	3.1	2.8	3.3	3.6	3.8	3.8	3.6	3.6	2.9	3.4
ダイヤの正確さ	3.9	4.1	3.5	3.4	4.3	3.3	3.5	4.0	3.6	3.7
バス停の設置位置	3.4	3.3	3.3	3.3	3.8	3.4	3.4	3.3	3.4	3.2
車両の識別のしやすさ	3.7	4.1	3.0	3.8	4.1	3.7	3.5	3.9	3.7	4.0
バスマップの使いやすさ	3.1	3.5	2.4	3.6	3.4	3.1	2.8	3.0	3.0	3.0
平均値	3.3	3.3	3.0	3.6	3.4	3.5	3.3	3.2	3.3	3.1

3.0以上に着色

【数値算出方法】

バス利用者アンケートより、満足度に関する5段階評価の回答を、以下のように点数化し、各設問の路線ごとの平均点を算出しています。

非常に満足：5点、満足：4点、どちらでもない：3点、不満：2点、非常に不満：1点

個々の路線単位の評価

まとめ表

ア) 基幹路線の一覧表(豊川国府線、千両三上線、ゆうあいの里小坂井線)

路線名			豊川国府線	千両三上線	ゆうあいの里小坂井線	色分けの基準	
運行本数(運行日)			6往復(毎日)	7往復(毎日)	5往復(毎日)		
延長(km)			15.6	11.3	21		
所要時間:片道(分)			40	31	67		
沿線人口(人)			17,600	8,600	10,600		
A	路線沿線人口に対するバス利用率		0.14%	0.33%	0.23%	市全体の平均値:0.26% ■:平均以上、■:平均未満	
B	路線の収支率		9.0%	14.2%	12.2%	連携計画の目標値:13% ■:目標以上、■:目標未満	
C	利用者1人当たり負担額(円/人)		1,960	1,049	1,316	市全体の平均値:1,340円/人 ■:平均未満、■:平均以上	
D	外出機会の 変化	①以前の外出先への回数が増えた	44%	30%	22%	基準:50% ■:基準以上、■:基準未満	
		②バスを利用する回数が増えた	67%	62%	50%		
		③バスから鉄道へ乗り継ぐ割合が増えた	62%	64%	29%		
		④外出できないところに、外出ができるようになった	67%	36%	63%		
		⑤新たにバスを利用するようになった	71%	50%	75%		
		⑥送迎に頼らずに自分で移動できるようになった	54%	62%	75%		
E	路線の満足度	運行	①運行日	3.6	3.3	3.0	基準:3.0点 ■:基準以上、■:基準未満
			②運行本数	2.6	1.8	1.8	
			③始発の時間	2.8	3.5	2.8	
			④終発の時間	3.0	2.4	2.3	
			⑤運行ルート	3.4	3.3	2.0	
		運賃	⑥普通運賃	3.8	3.5	3.6	
			⑦運賃の割引	4.0	3.0	3.6	
			⑧東西2ゾーン制	2.6	3.0	2.5	
			⑨ゾーンをまたぐ際の運賃の加算	2.6	3.0	2.5	
		乗継	⑩バス同士の乗り継ぎ	2.8	3.0	2.3	
			⑪乗継券の使いやすさ	3.1	2.8	3.3	
			⑫ダイヤの正確さ	3.9	4.1	3.5	
			⑬バス停の設置位置	3.4	3.3	3.3	
		利用促進	⑭車両の識別のしやすさ	3.7	4.1	3.0	
			⑮バスマップの使いやすさ	3.1	3.5	2.4	
F	1日当たりの平均利用者数(平成25年度見込み)		24	28	24	路線ごとの利用者数の目標値 ■:目標以上、■:目標未満	
	対前年度比		95%	116%	96%	基準:100% ■:基準以上、■:基準未満	
路線の評価			バス利用率、収支率とも市の平均値又は目標値より低く、利用者1人当たりの負担額は市の平均値より高くなっています。 利用者の外出機会は、再編前と比べて増加した割合が全体的に高くなっています。 路線の満足度は、運行日、運賃の割引、ダイヤの正確さなどで満足度が高く、運行本数、始発時間、ゾーン制運賃に関すること、乗り継ぎが低くなっています。	バス利用率、収支率とも市の平均値又は目標値より高く、利用者1人当たりの負担額は市の平均値より低くなっています。 利用者の外出機会は、再編前と比べて増加した割合が全体的に高くなっています。 路線の満足度は、ダイヤの正確さ、車両の識別のしやすさなどで満足度が高く、運行本数、終発時間、乗継券の使いやすさが低くなっています。	バス利用率、収支率とも市の平均値又は目標値より低くなっていますが、平均値又は目標値との差は小さく、利用者1人当たりの負担額は市の平均値より低くなっています。 利用者の外出機会は、再編前と比べて増加した割合が全体的に高くなっています。 路線の満足度は、普通運賃、運賃の割引、ダイヤの正確さなどで満足度が高く、運行本数、運行ルートが低くなっています。		

個々の路線単位の評価

イ) 基幹路線の一覧表(一宮線、音羽線、御津線)

路線名			一宮線	音羽線	御津線	色分けの基準	
運行本数(運行日)			4往復(毎日)	5往復(毎日)	8往復(毎日)		
延長(km)			9.3	21.3(国府駅まで10.2)	15.1(国府駅まで5.7)		
所要時間:片道(分)			22	63	51		
沿線人口(人)			9,300	9,600	8,600		
A	路線沿線人口に対するバス利用率		0.30%	0.22%	0.24%	市全体の平均値:0.26% ■:平均以上、■:平均未満	
B	路線の収支率		16.2%	10.1%	9.1%	連携計画の目標値:13% ■:目標以上、■:目標未満	
C	利用者1人当たり負担額(円/人)		747	1,437	1,647	市全体の平均値:1,340円/人 ■:平均未満、■:平均以上	
D	外出機会の 変化	①以前の外出先への回数が増えた	25%	40%	10%	基準:50% ■:基準以上、■:基準未満	
		②バスを利用する回数が増えた	50%	67%	45%		
		③バスから鉄道へ乗り継ぐ割合が増えた	28%	25%	11%		
		④外出できないところに、外出ができるようになった	39%	70%	30%		
		⑤新たにバスを利用するようになった	35%	50%	22%		
		⑥送迎に頼らずに自分で移動できるようになった	33%	63%	11%		
E	路線の満足度	運行	①運行日	3.1	3.8	3.3	基準:3.0点 ■:基準以上、■:基準未満
			②運行本数	2.7	2.2	2.0	
			③始発の時間	3.1	3.0	2.6	
			④終発の時間	2.6	2.7	2.0	
			⑤運行ルート	2.9	3.4	3.5	
		運賃	⑥普通運賃	4.1	3.3	3.9	
			⑦運賃の割引	3.8	4.5	3.9	
			⑧東西2ゾーン制	3.6	2.7	3.2	
			⑨ゾーンをまたぐ際の運賃の加算	3.5	2.0	3.1	
		乗継	⑩バス同士の乗り継ぎ	3.0	2.6	3.5	
			⑪乗継券の使いやすさ	3.6	3.8	3.8	
			⑫ダイヤの正確さ	3.4	4.3	3.3	
			⑬バス停の設置位置	3.3	3.8	3.4	
		利用促進	⑭車両の識別のしやすさ	3.8	4.1	3.7	
			⑮バスマップの使いやすさ	3.6	3.4	3.1	
F	1日当たりの平均利用者数(平成25年度見込み)		28	20	21	路線ごとの利用者数の目標値 ■:目標以上、■:目標未満	
	対前年度比		113%	109%	161%	基準:100% ■:基準以上、■:基準未満	
路線の評価			バス利用率、収支率とも市の平均値又は目標値より高くなっており、利用者1人当たりの負担額は市の平均値より低くなっています。 利用者の外出機会は、再編前と比べて増加した割合が全体的に低くなっていますが、バスの利用回数が増加したとの回答が5割います。 路線の満足度は、普通運賃、車両の識別のしやすさなどで満足度が高く、運行本数、終発時間、運行ルートが低くなっています。	バス利用率、収支率とも市の平均値又は目標値より低く、利用者1人当たりの負担額は市の平均値より高くなっていますが、平均値や目標値との差は小さくなっています。 利用者の外出機会は、再編前と比べて増加した割合が全体的に高くなっています。 路線の満足度は、運賃の割引、ダイヤの正確さ、車両の識別のしやすさなどで満足度が高く、運行本数、ゾーン制運賃に関することが低くなっています。	バス利用率は市の平均値より低いですが差は小さくなっています。しかし、収支率は市の目標値より低く、利用者1人当たりの負担額は、市の平均値より高くなっており、平均値や目標値との差も大きくなっています。 利用者の外出機会は、再編前と比べて増加した割合が全体的に低くなっていますが、対前年比の利用者数は基幹路線の中では最も増加しています。 路線の満足度は、普通運賃、運賃の割引、乗継券の使いやすさなどで満足度が高く、運行本数、終発時間が低くなっています。		

個々の路線単位の評価

ウ) 地域路線の一覧表

路線名			音羽地区地域路線	御津地区地域路線			一宮地区地域路線			御油地区地域路線	備考	
				小学校線	赤根大草線 金野豊沢線	下佐脇御馬線 上佐脇広石線	東回り	西回り	中回り			
運行本数(運行日)			7便(毎日)	1便(毎日)	6便(隔日)	6便(隔日)	2便(隔日)	4便(隔日)	4便(隔日)	6便(毎日)		
延長(km)			14.2	6.1	20.7	18.6	17.1	15.1	16.3	8.5		
所要時間:片道(分)			44	15	67	50	38	33	42	43		
沿線人口(人)			3,300	8,400			7,600			6,800		
A	路線沿線人口に対するバス利用率		0.73%	0.18%			0.47%			0.13%	市全体の平均値:0.26% ■:平均以上、■:平均未満	
B	路線の収支率		13.6%	5.1%			10.0%			6.5%	連携計画の目標値:13% ■:目標以上、■:目標未満	
C	利用者1人当たり負担額(円/人)		1,174	1,873			817			2,553	市全体の平均値:1,340円/人 ■:平均未満、■:平均以上	
D	外出機会の 変化	①以前の外出先への回数が増えた	25%	22%			19%			33%	基準:50% ■:基準以上、■:基準未満	
		②バスを利用する回数が増えた	43%	18%			38%			42%		
		③バスから鉄道へ乗り継ぐ割合が増えた	35%	11%			17%			13%		
		④外出できないところに、外出ができるようになった	31%	11%			29%			10%		
		⑤新たにバスを利用するようになった	33%	0%			9%			22%		
		⑥送迎に頼らずに自分で移動できるようになった	41%	11%			17%			45%		
E	路線の満足度	運行	①運行日	3.5	3.3			2.9			3.5	基準:3.0点 ■:基準以上、■:基準未満
			②運行本数	2.1	2.5			3.2			2.3	
			③始発の時間	2.6	3.7			3.1			3.3	
			④終発の時間	2.4	1.7			3.2			2.3	
			⑤運行ルート	2.8	3.2			3.2			2.9	
		運賃	⑥普通運賃	3.6	3.4			4.0			3.3	
			⑦運賃の割引	3.6	3.5			3.6			3.7	
			⑧東西2ゾーン制	3.2	3.0			2.9			2.0	
			⑨ゾーンをまたぐ際の運賃の加算	3.2	3.0			2.9			2.7	
		乗継	⑩バス同士の乗り継ぎ	2.9	1.5			2.8			2.3	
			⑪乗継券の使いやすさ	3.6	3.6			2.9			3.4	
			⑫ダイヤの正確さ	3.5	4.0			3.6			3.7	
			⑬バス停の設置位置	3.4	3.3			3.4			3.2	
		利用促進	⑭車両の識別のしやすさ	3.5	3.9			3.7			4.0	
			⑮バスマップの使いやすさ	2.8	3.0			3.0			3.0	
F	1日当たりの平均利用者数(平成25年度見込み)		24	15			35			9	路線ごとの利用者数の目標値 ■:目標以上、■:目標未満	
	対前年度比		94%	109%			86%			106%	基準:100% ■:基準以上、■:基準未満	
路線の評価			バス利用率、収支率は市の平均値又は目標値より高く、利用者1人当たりの負担額は市の平均値より低くなっています。 利用者の外出機会は、旧町のバス路線が運行されていたことも影響し、再編前と比べて増加した割合は低くなっています。 路線の満足度は、普通運賃、運賃の割引、乗継券の使いやすさで満足度が高く、運行本数や終発時間などが低くなっています。	バス利用率、収支率は市の平均値又は目標値より低く、利用者1人当たりの負担額は市の平均値より高く、平均値や目標値との差も大きくなっています。 利用者の外出機会は、旧町のバス路線が運行されていたことも影響し、再編前と比べて増加した割合は低くなっています。 路線の満足度は、ダイヤの正確さ、車両の識別のしやすさ、始発の時間などで満足度が高く、終発時間と乗り継ぎが特に低くなっています。	バス利用率は市の平均値より高く、利用者1人当たりの負担額は市の平均値より低くなっています。収支率は目標値より低くっており、対前年度比の利用者数の減少割合が高くなっています。 利用者の外出機会は、旧町のバス路線が運行されていたことも影響し、再編前と比べて増加した割合は低くなっています。 路線の満足度は、普通運賃、車両の識別のしやすさなどで満足度が高く、ゾーン制運賃に関することや乗り継ぎに関する項目が低くなっています。	バス利用率と収支率は市の平均値又は目標値より低く、利用者1人当たりの負担額は、市の平均値より高く、平均値や目標値との差も大きくなっています。 利用者の外出機会は、再編前と比べて増加した割合は低くなっています。 路線の満足度は、車両の識別のしやすさ、運賃の割引、ダイヤの正確さなどで満足度が高く、運行本数、終発時間、ゾーン制運賃に関することや乗り継ぎに関する項目が低くなっています。						

路線ネットワーク全体の評価

(2) 路線ネットワーク全体の評価

主な移動方向に対する路線網の有無

1) 移動二一ズの考え方

移動ニーズの把握にあたっては、現在バスを必要としている市民の移動ニーズに着目して評価を行いました。

2) 移動ニーズの評価

多くの移動ニーズは、豊川駅周辺、市役所周辺、国府駅周辺を中心とした、市の中心部など姫街道沿いに多く見られます。その他の移動ニーズを含めても、現在のバス路線ネットワークと概ね合致しています。

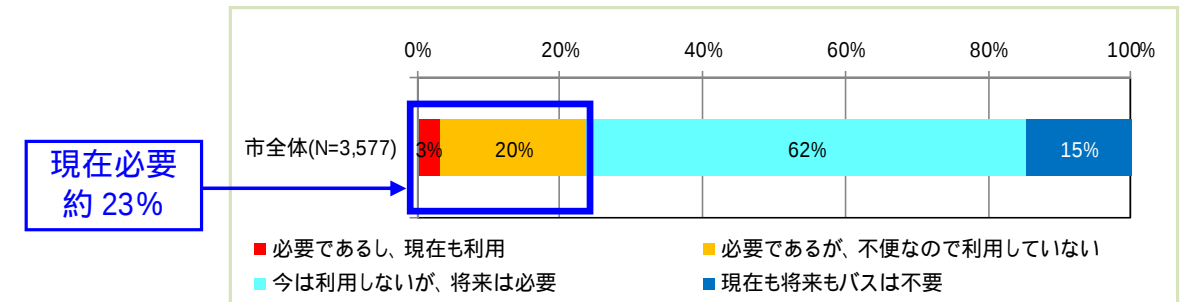


図 市民のバスの必要性の意識（公共交通に関するアンケート）

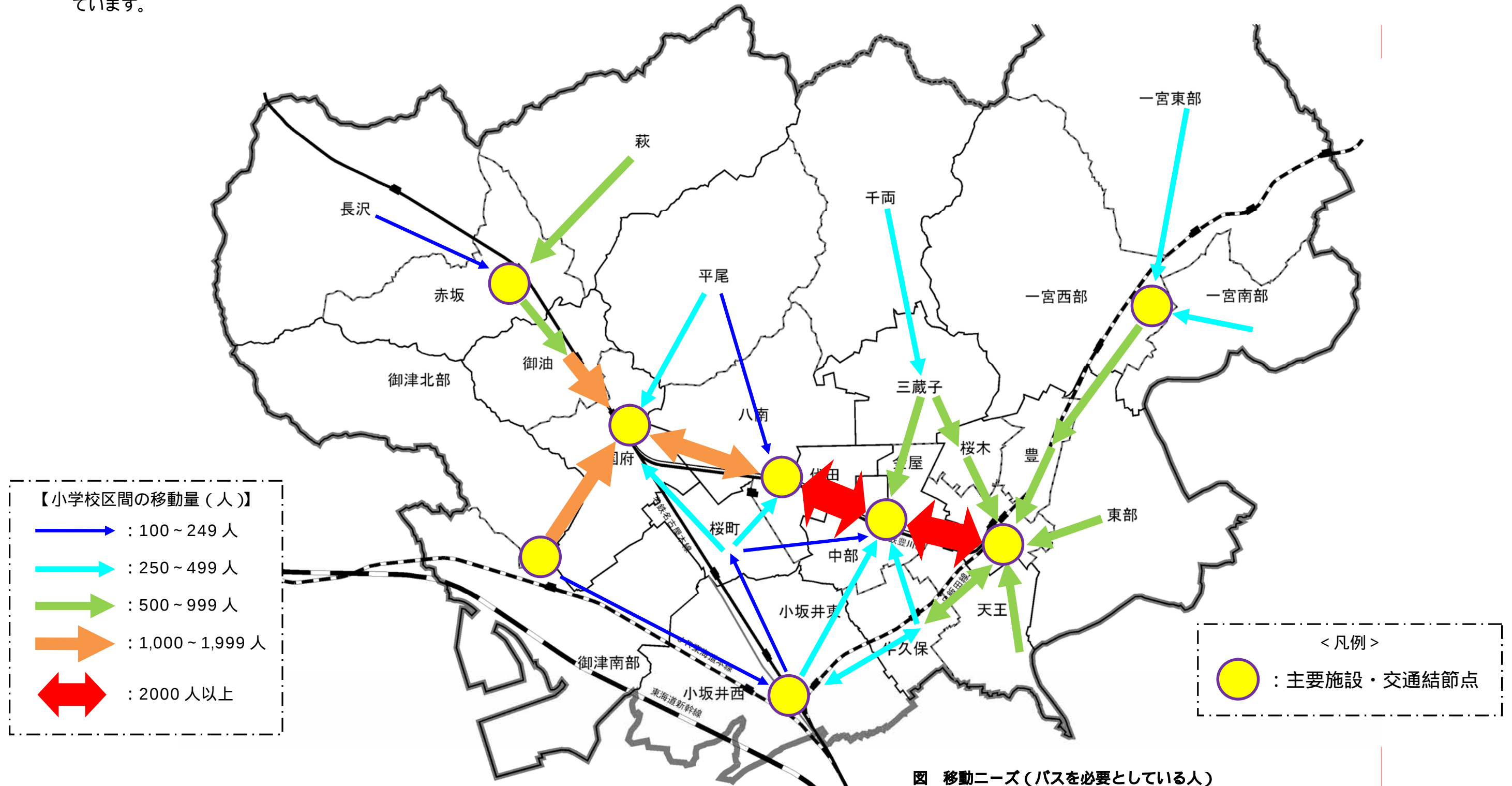


図 移動ニーズ（バスを必要としている人）

移動方向の区間単位での1日・1便平均乗車数

利用実態に対して、運行本数や運行系統が合っているかを評価するために、OD調査結果に基づいて、路線ごとで以下の整理を行いました。

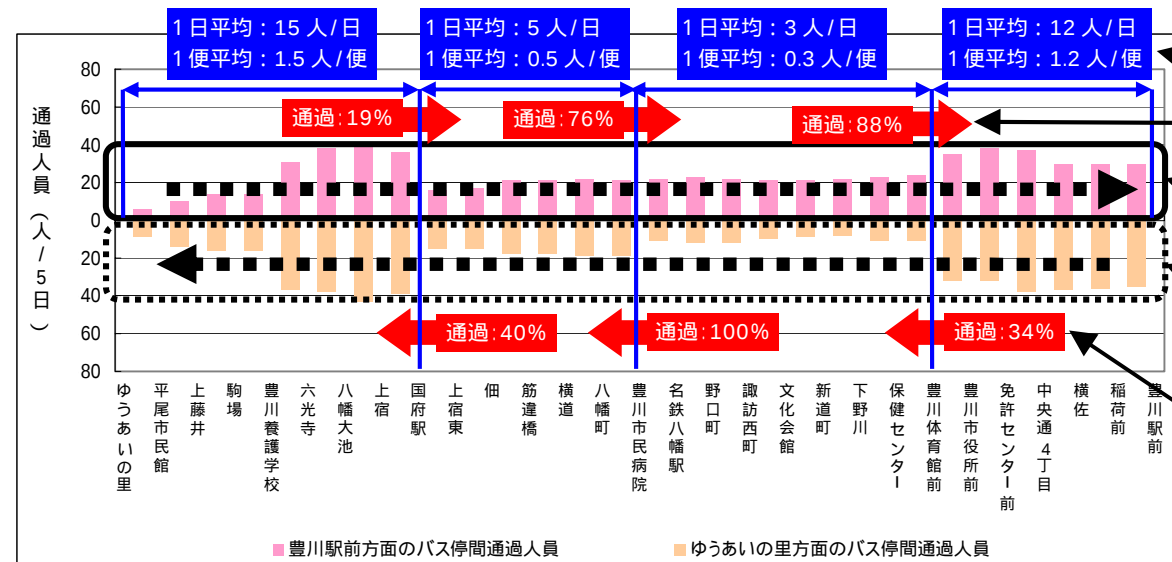
ア) バス停間の移動状況

移動量を把握し、運行本数の見直しに向けた参考とするために、主要バス停間などの区間ごとで、1日平均乗車数と1便平均乗車数を整理しました。

イ) 主要バス停を跨ぐ利用状況

交通結節点などの主要バス停において、利用者の降車利用や通過利用の状況を把握して、運行系統の見直しに向けた参考とするために、主要バス停に到着した利用者の降車・通過人数とその割合を整理しました。

ア) バス停間の移動状況のグラフの例



【グラフ・図の見方】

ア) バス停間の移動状況のグラフ

グラフは、バス停とバス停の間の利用者の通過人数を示しています。通過人数は5日間の調査期間中の合計の通過人数を示しています。

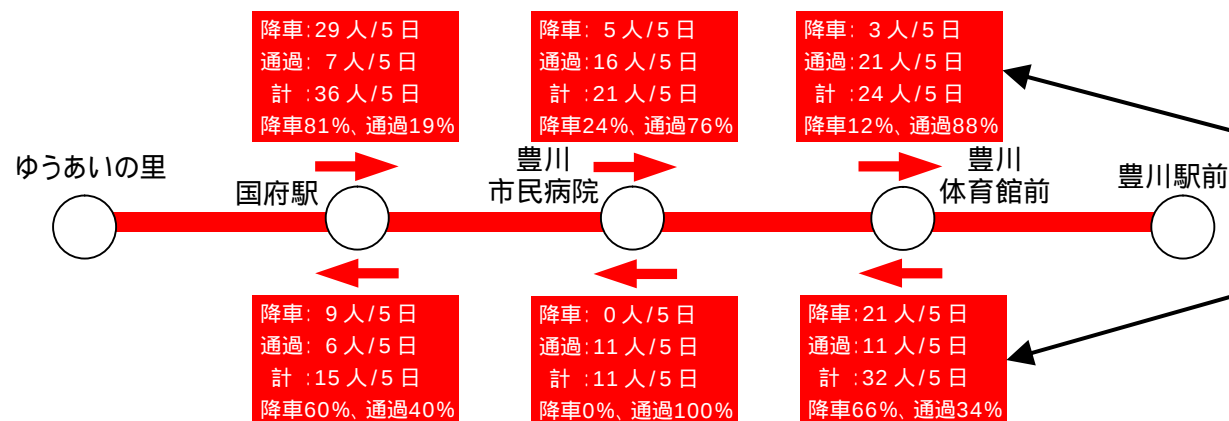
グラフの上半分の黒実線で囲んだピンク色の部分のグラフは、グラフの下に記載のあるバス停名称の左側から右側に向かう便の通過人数を示したものです。

グラフの下半分の黒破線で囲んだオレンジ色の部分のグラフは、とは逆方向の右側から左側に向かう便の通過人数を示したものです。

青塗りの数字は、区間ごとのバス停間における往復分の1日・1便平均乗車数を示しています。

赤塗りの数字は、主要バス停を跨ぐ利用状況のうち、通過率のみ示したものです。詳細は下記の「イ)」の通りです。

イ) 主要バス停を跨ぐ利用状況の図の例



イ) 主要バス停を跨ぐ利用状況の図

主要バス停に到着した調査期間中(5日間)の人数と、その中から主要バス停で降車及び通過人数とその割合を、方面別に示した値となっています。

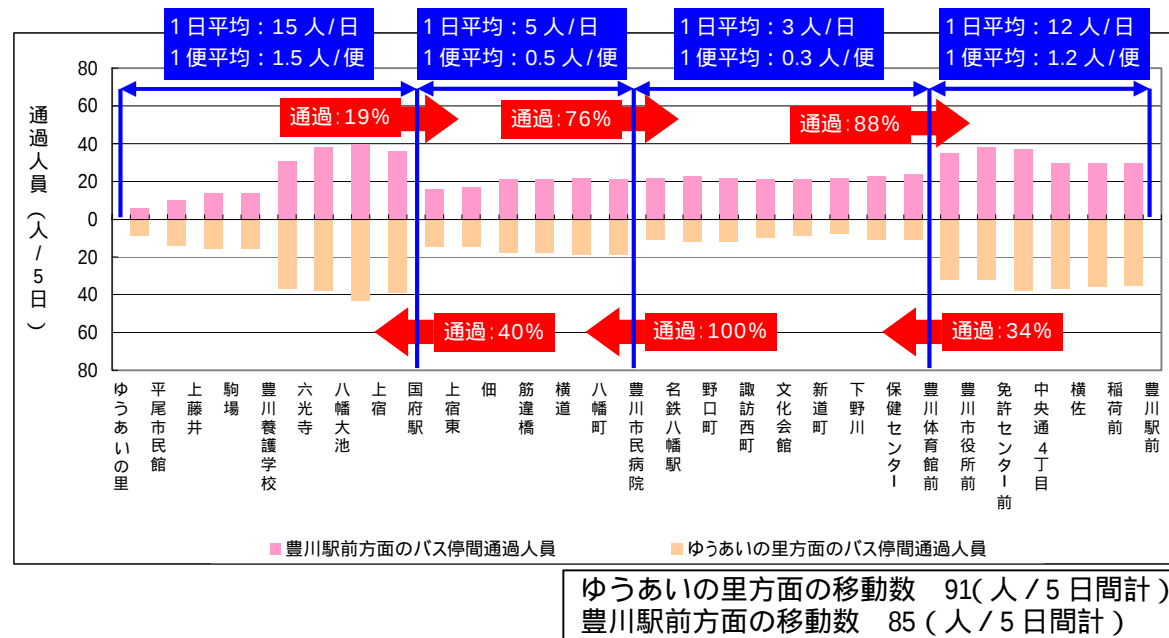
路線ネットワーク全体の評価

1) 豊川国府線

ア) バス停間の移動状況

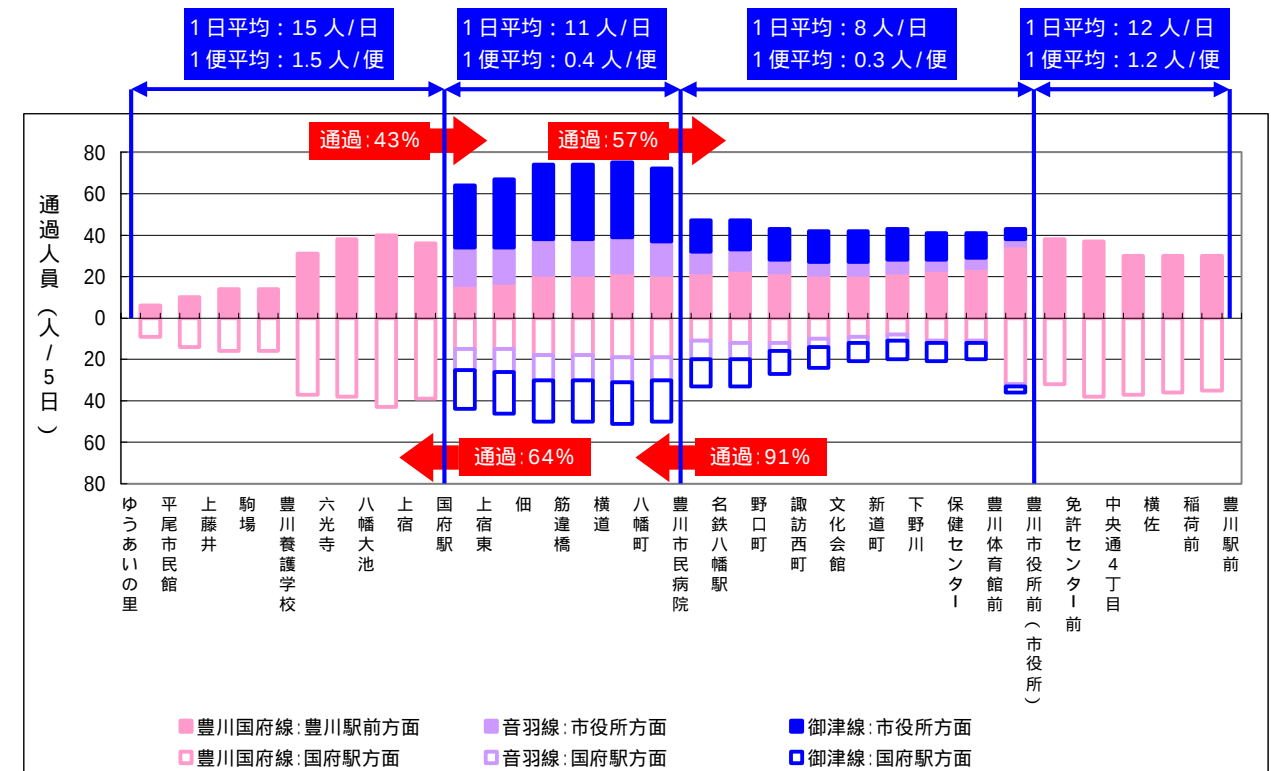
豊川国府線単独で見た区間別の通過人員は、ゆうあいの里～国府駅、豊川体育館前～豊川駅前が多くなっています。

国府駅～豊川市役所前では、同区間での音羽線と御津線の通過人員を加えると、右図のとおりとなり、国府駅～豊川市民病院間が最も通過人員が多くなります。



【参考：国府駅～豊川市役所前(市役所)間に、音羽線・御津線の直通便利用者を加えた場合】

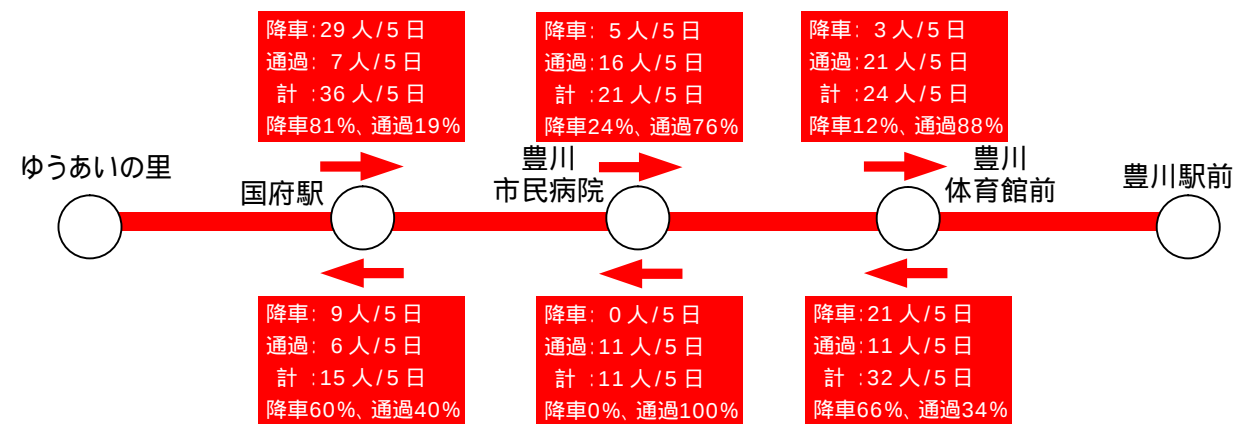
バス停間の移動状況



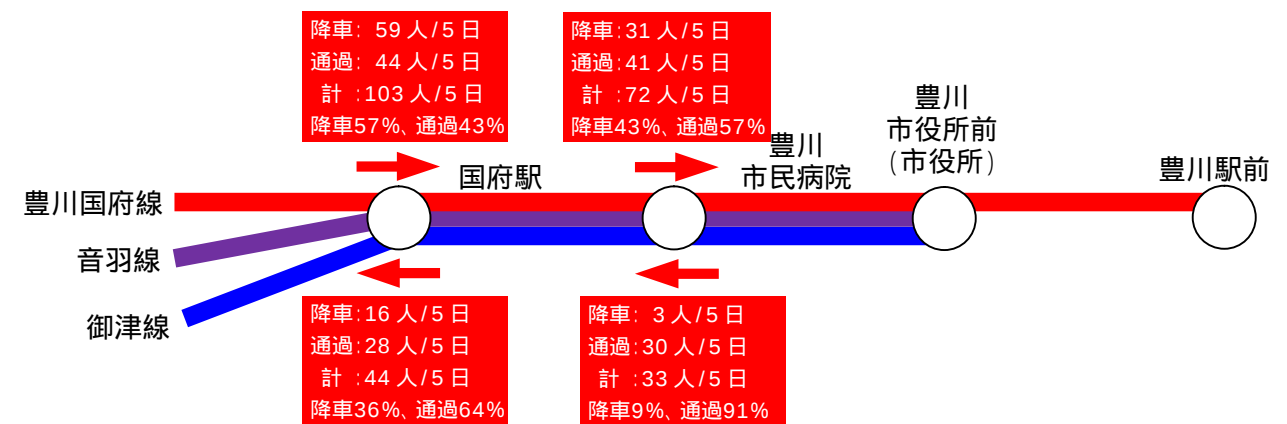
イ) 主要バス停を跨ぐ利用状況

豊川駅前方面では、国府駅で降車率が高く、豊川市民病院や豊川体育館前では通過率が高くなっています。直通する音羽線と御津線の通過人員を加えると、右図のとおり、豊川市民病院では降車率が豊川国府線単独の場合に比べて高くなります。

ゆうあいの里方面では、国府駅や豊川体育館前で約6～7割と降車率が高い一方、豊川市民病院では通過率が高くなっています。



主要バス停を跨ぐ利用状況



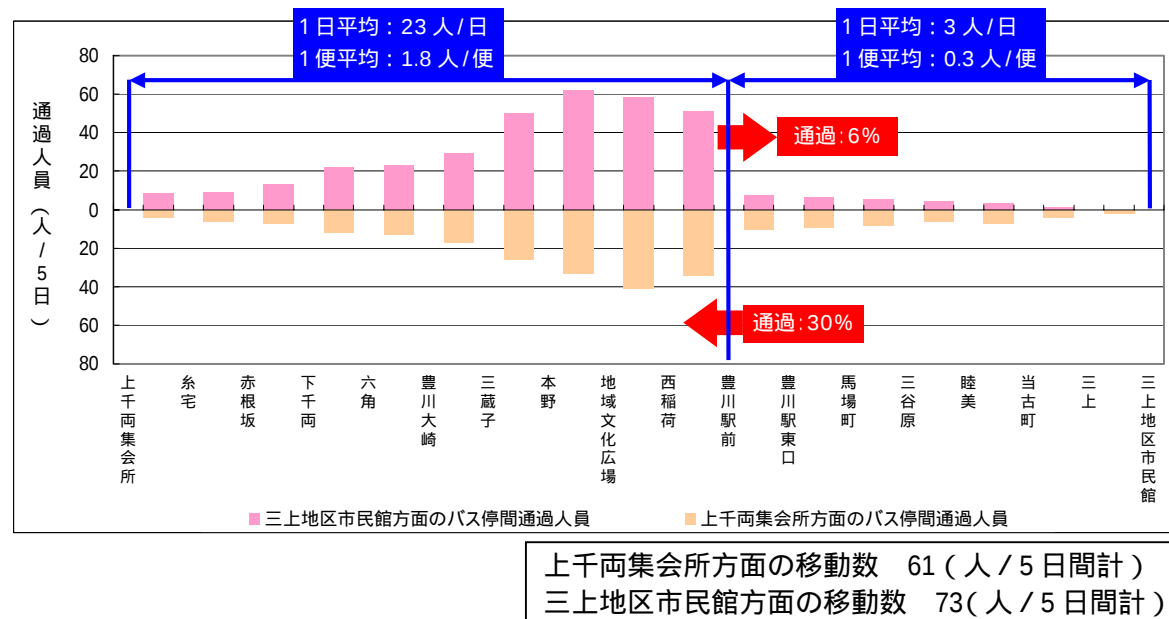
路線ネットワーク全体の評価

2) 千両三上線

ア) バス停間の移動状況

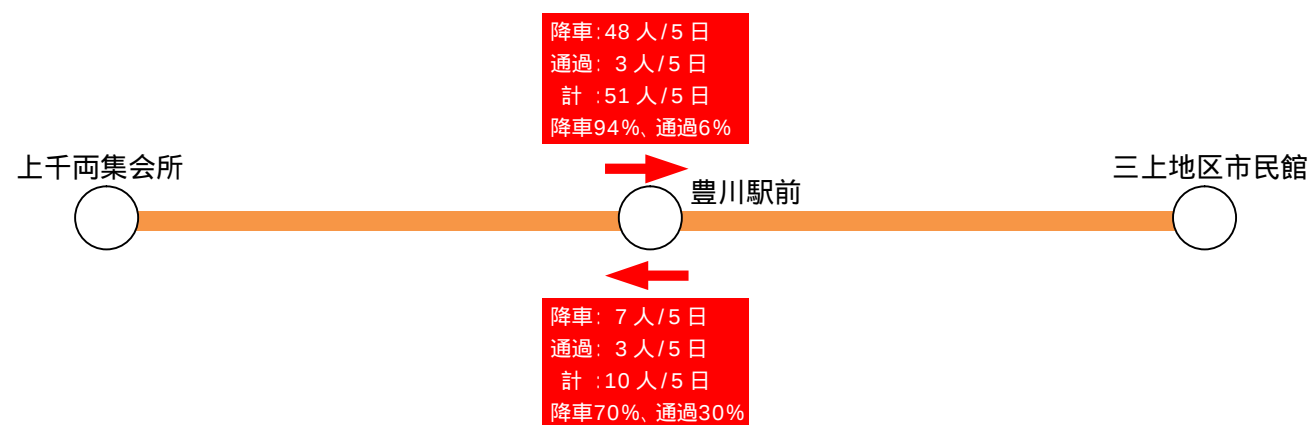
区間別の通過人員は、上千両集会所～豊川駅前が多くなっています。上千両集会所～豊川駅前の中では、三蔵子～豊川駅前の通過人員が多くなっています。

1便当たりの平均乗車数は、上千両集会所～豊川駅前が1.8人と多く、豊川駅前～三上地区市民館では0.3人と少なくなっています。



イ) 主要バス停を跨ぐ利用状況

三上地区市民館方面では、豊川駅前での降車率が9割以上と高くなっています。
上千両集会所方面においても、豊川駅前での降車率が7割と高くなっています。



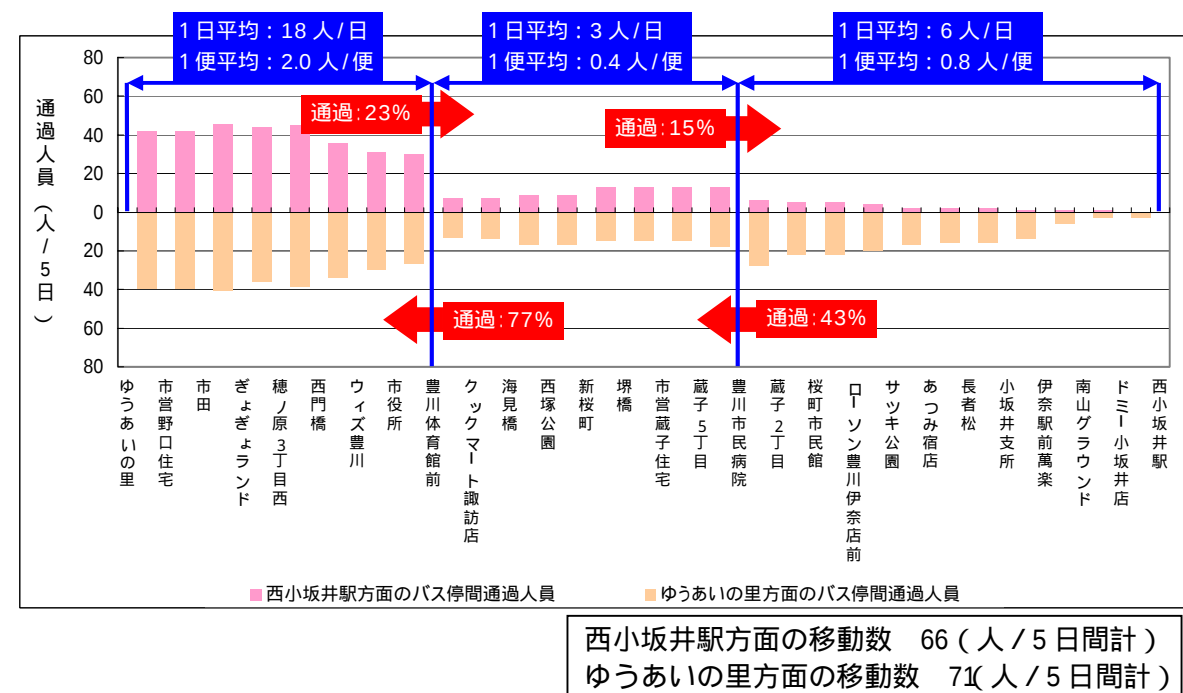
3) ゆうあいの里小坂井線

ア) バス停間の移動状況

区間別の通過人員は、ゆうあいの里～豊川体育館前が多くなっています。

一方、豊川体育館前～西小坂井駅間では、西小坂井駅方面に向かう便の豊川体育館前～豊川市民病院と、ゆうあいの里に向かう便の伊奈駅前萬楽～豊川体育館前の通過人員が多い傾向にあります。

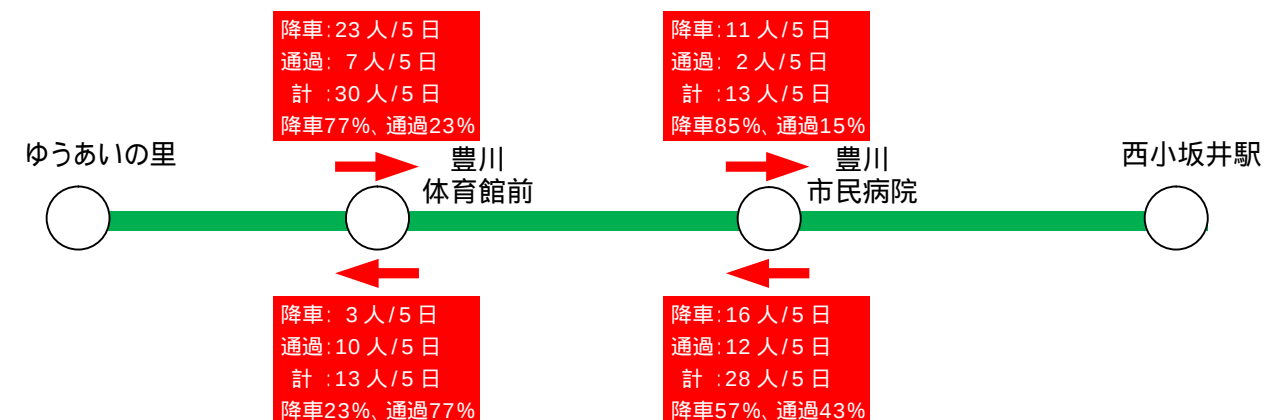
1便当たりの平均乗車数は、ゆうあいの里～豊川体育館前が2.0人と多く、豊川体育館前～西小坂井駅では0.4～0.8人と少なくなっています。



イ) 主要バス停を跨ぐ利用状況

西小坂井駅方面では、豊川体育館前と豊川市民病院とも、降車率が約8割前後と高くなっています。

ゆうあいの里方面では、豊川市民病院では約6割が降車していますが、豊川体育館前では通過率が約8割と高くなっています。

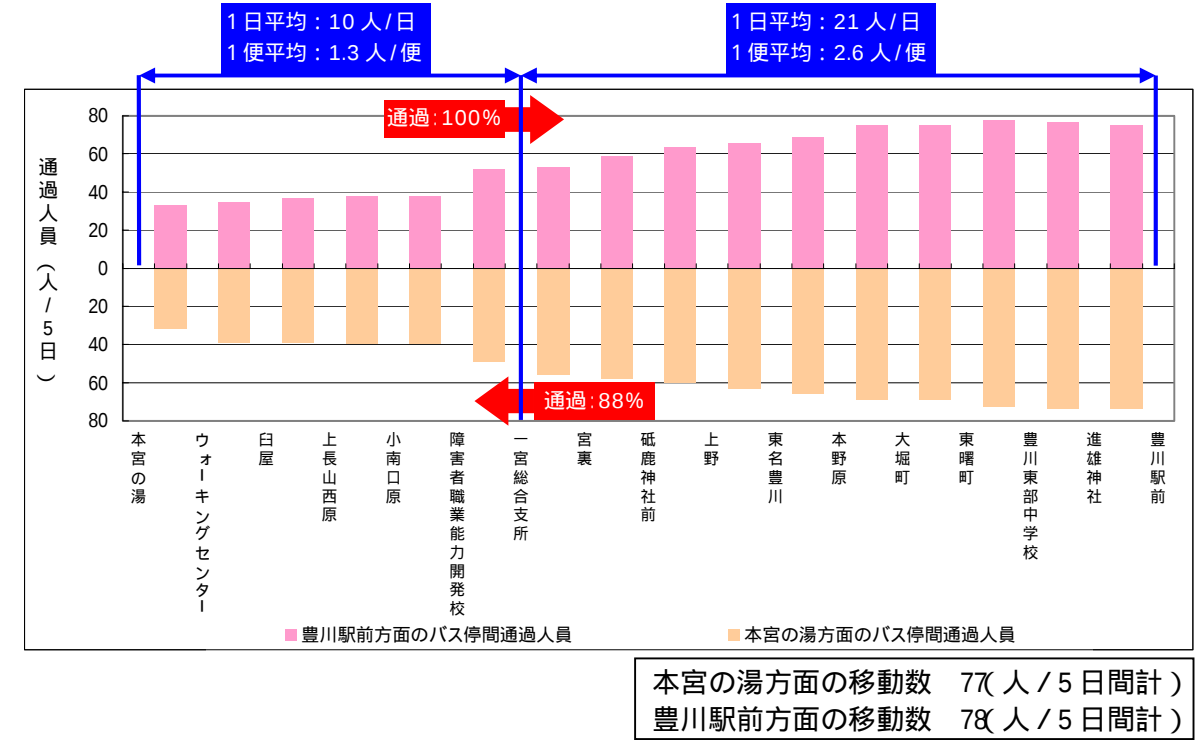


路線ネットワーク全体の評価

4) 一宮線

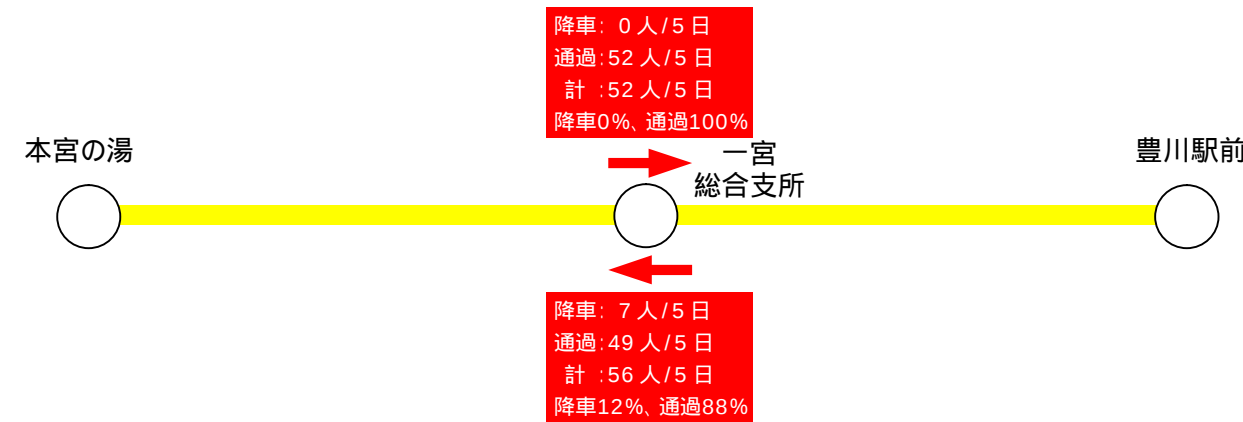
ア) バス停間の移動状況

途中のバス停での目立った乗降利用が少なく、豊川駅前～本宮の湯間の利用が主体となっていますので、通過人員は豊川駅前に近くなるほど多くなっています。



イ) 主要バス停を跨ぐ利用状況

一宮地区地域路線と接続する一宮総合支所での利用状況を見ると、通過率が 9 ～ 10 割と高くなっています。



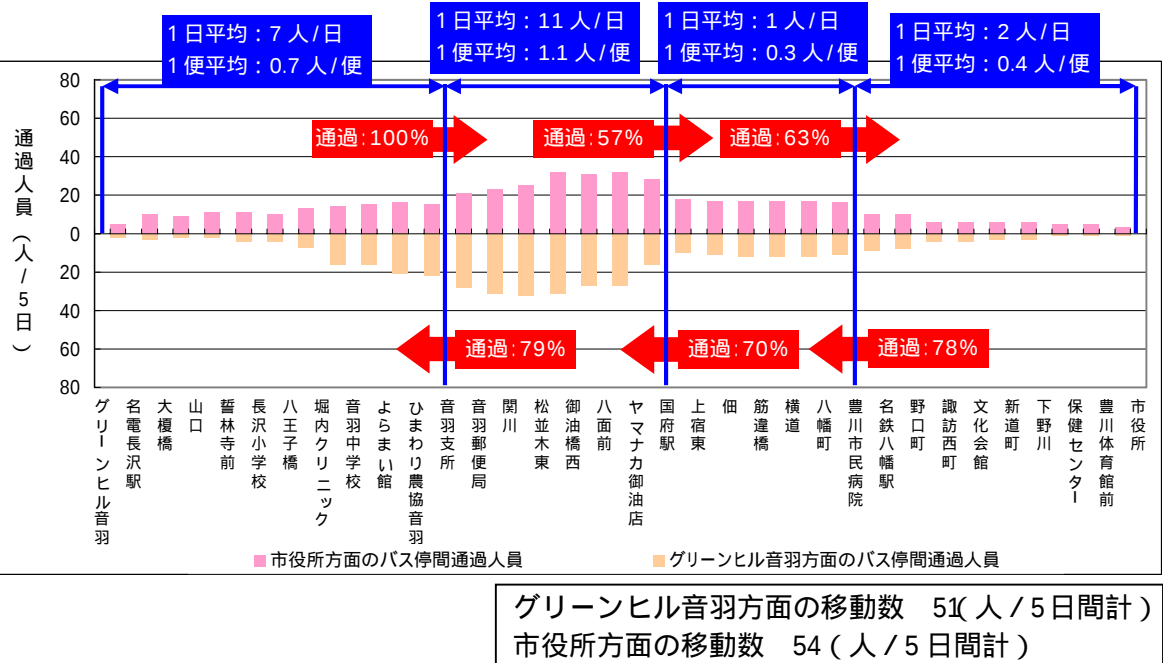
5) 音羽線

ア) バス停間の移動状況

区間別の通過人員は、音羽支所～国府駅が多くなっています。

その他の区間の通過人員の傾向は、市役所方面ではグリーンヒル音羽～国府駅は、国府駅に向かうほど多くなっており、国府駅～市役所では豊川市民病院までが多くなっています。グリーンヒル音羽方面では、グリーンヒル音羽～国府駅で堀内クリニックまでが多くなっています。

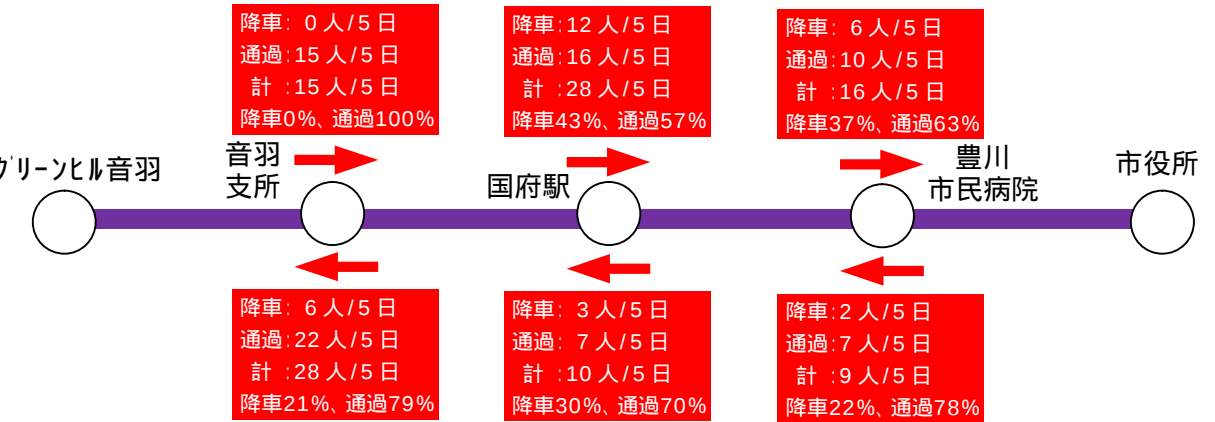
1 便当たりの平均乗車数は、国府駅～市役所の 5 便に対し、グリーンヒル音羽～国府駅が 10 便と多いですが、音羽支所～国府駅は利用が多いため、路線内では 1.1 人と最も多くなっています。



イ) 主要バス停を跨ぐ利用状況

市役所方面では、音羽支所での降車はなく、国府駅や豊川市民病院で約 4 割前後が降車しています。

グリーンヒル音羽方面では、音羽支所、国府駅、豊川市民病院の各主要バス停で、通過率が約 7 ～ 8 割と高くなっています。



路線ネットワーク全体の評価

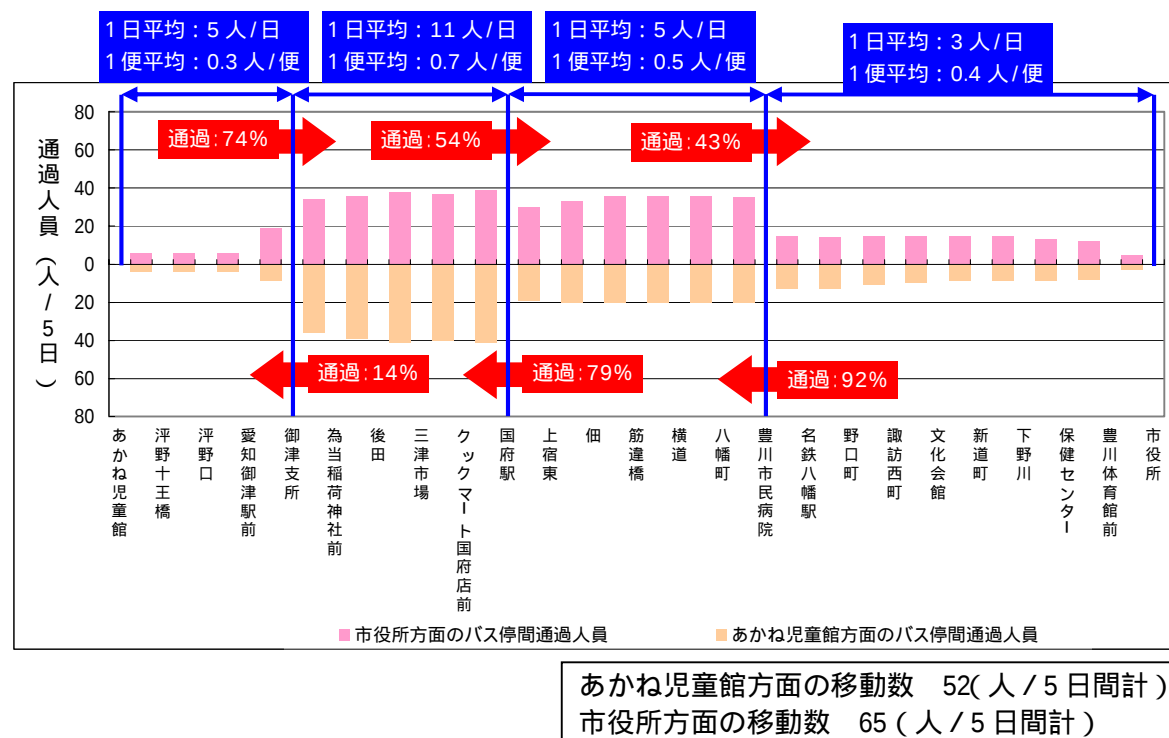
6) 御津線

ア) バス停間の移動状況

区間別の通過人員は、御津支所～国府駅が多くなっており、国府駅～豊川市民病院も比較的多くなっています。

その他の区間の通過人員の傾向は、あかね児童館～愛知御津駅前通過人員が少なくなっています。

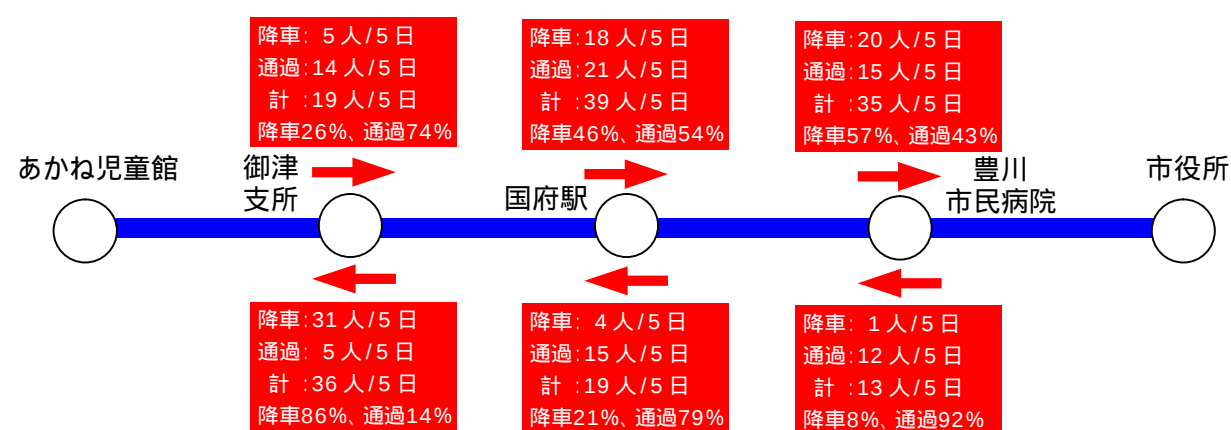
1便当たりの平均乗車数は、あかね児童館～国府駅が16便、国府駅～豊川市民病院が10便、豊川市民病院～市役所が8便とありますが、路線内では御津支所～国府駅が最も多くなっています。



イ) 主要バス停を跨ぐ利用状況

市役所方面では、国府駅や豊川市民病院で約5～6割が降車しています。

あかね児童館方面では、国府駅、豊川市民病院で通過率が約7～9割と高い一方で、御津支所では降車率が約9割と高くなっています。



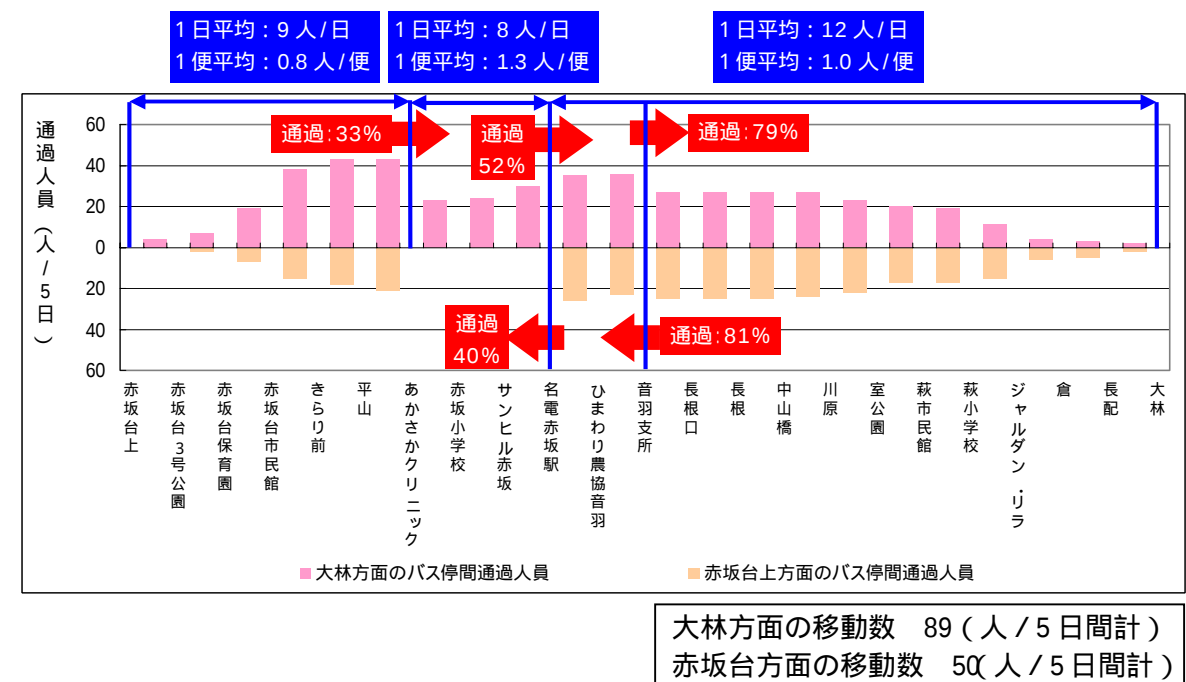
7) 音羽地区地域路線

ア) バス停間の移動状況

区間別の通過人員は、特に赤坂台上～あかさかクリニックが多くなっています。

区間ごとの1日平均乗車数で見ると、各区間とも大きさ差はない状況です。

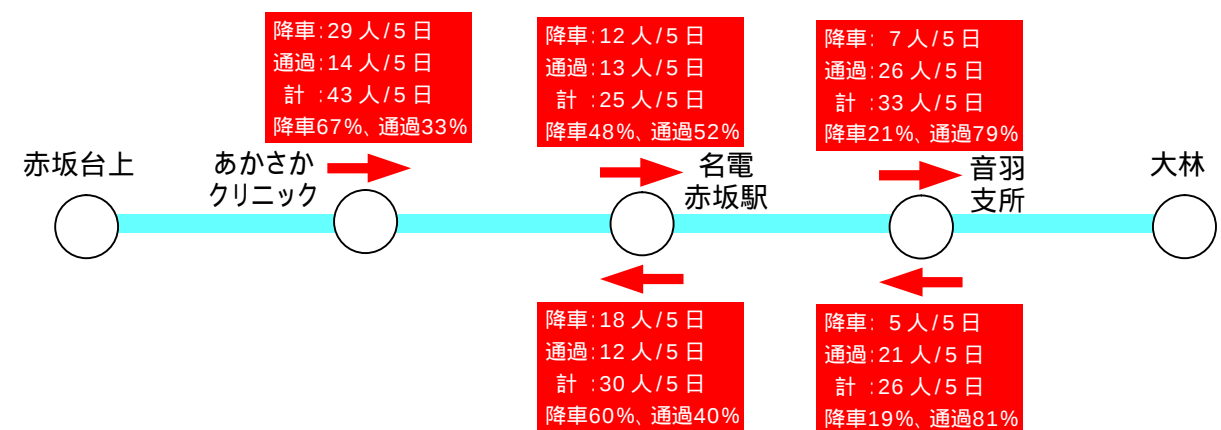
1便当たりの平均乗車数は、赤坂台上～あかさかクリニック、名電赤坂駅～大林の12便に対し、あかさかクリニック～名電赤坂駅は6便と少ないため、あかさかクリニック～名電赤坂駅では1.3人/便と多くなっています。



イ) 主要バス停を跨ぐ利用状況

大林方面の便のうち、赤坂台上からの利用者は、あかさかクリニックで名鉄への乗継利用が多く、約7割が降車しています。名電赤坂駅バス停での乗継利用は主にサンヒル赤坂からの利用者であり、約5割が降車しています。音羽支所では、降車率は約2割と低くなっています。

赤坂台方面の便では、大林方面からの利用者は、名電赤坂駅で名鉄への乗継利用が多く、約6割が降車しています。音羽支所では、降車率は約2割と低くなっています。



路線ネットワーク全体の評価

8) 御津地区地域路線

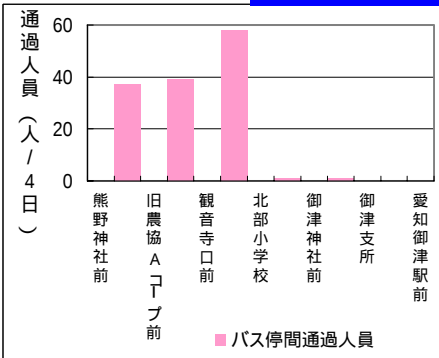
金野・北部小線を除いて、乗車数は全体的に少なくなっています。

9) 一宮地区地域路線

いかまい館の施設利用が主体の路線となっています。

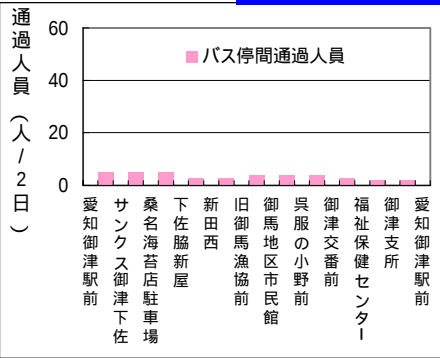
金野・北部小線

1日平均：15人/日
1便平均：15人/便



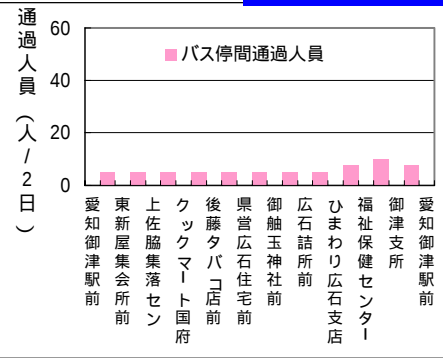
下佐脇・御馬線

1日平均：2人/日
1便平均：0.3人/便



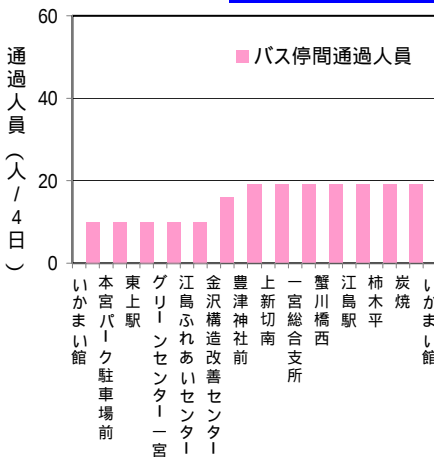
上佐脇・広石線

1日平均：5人/日
1便平均：0.8人/便



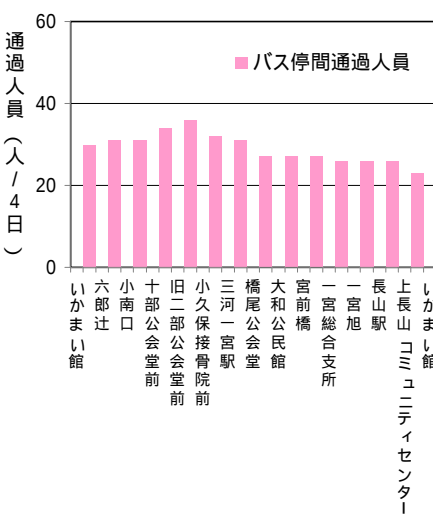
東回り

1日平均：7人/日
1便平均：3.6人/便



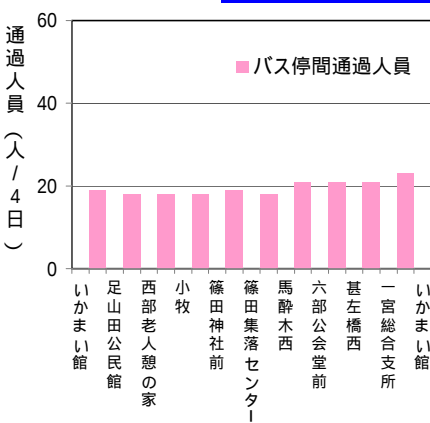
中回り

1日平均：17人/日
1便平均：4.2人/便



西回り

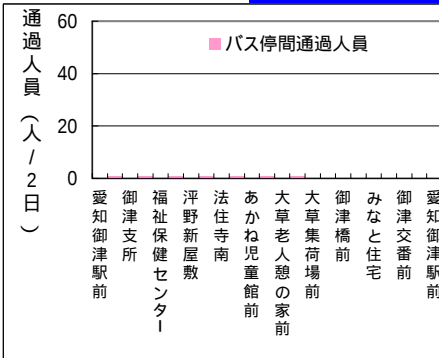
1日平均：11人/日
1便平均：2.7人/便



- 1) 東回りの移動数 29 (人/4日間計)
2) 中回りの移動数 67 (人/4日間計)
3) 西回りの移動数 43 (人/4日間計)

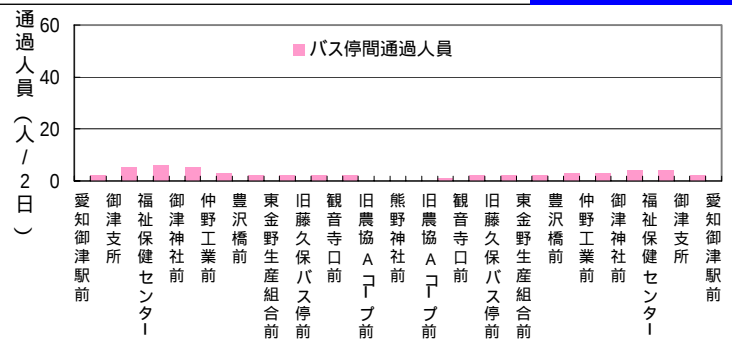
赤根・大草線

1日平均：1人/日
1便平均：0.2人/便



金野・豊沢線

1日平均：6人/日
1便平均：0.9人/便

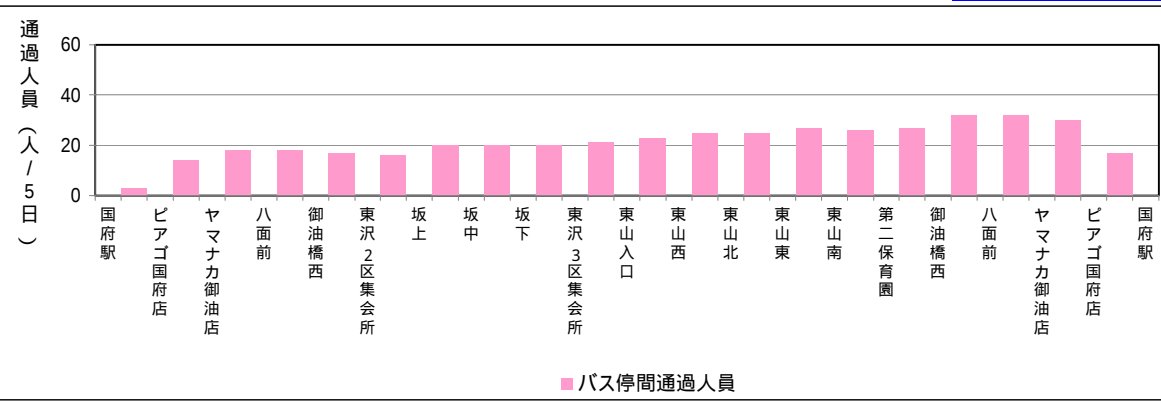


- 1) 金野・北部小線移動数 58 (人/4日間計)
2) 下佐脇・御馬線の移動数 6 (人/3日間計)
3) 上佐脇・広石線の移動数 15 (人/3日間計)
4) 赤根・大草線の移動数 2 (人/2日間計)
5) 金野・豊沢線の移動数 11 (人/2日間計)

10) 御油地区地域路線

主に御油地区内と国府駅やピアゴ国府店の利用が主体になっています。

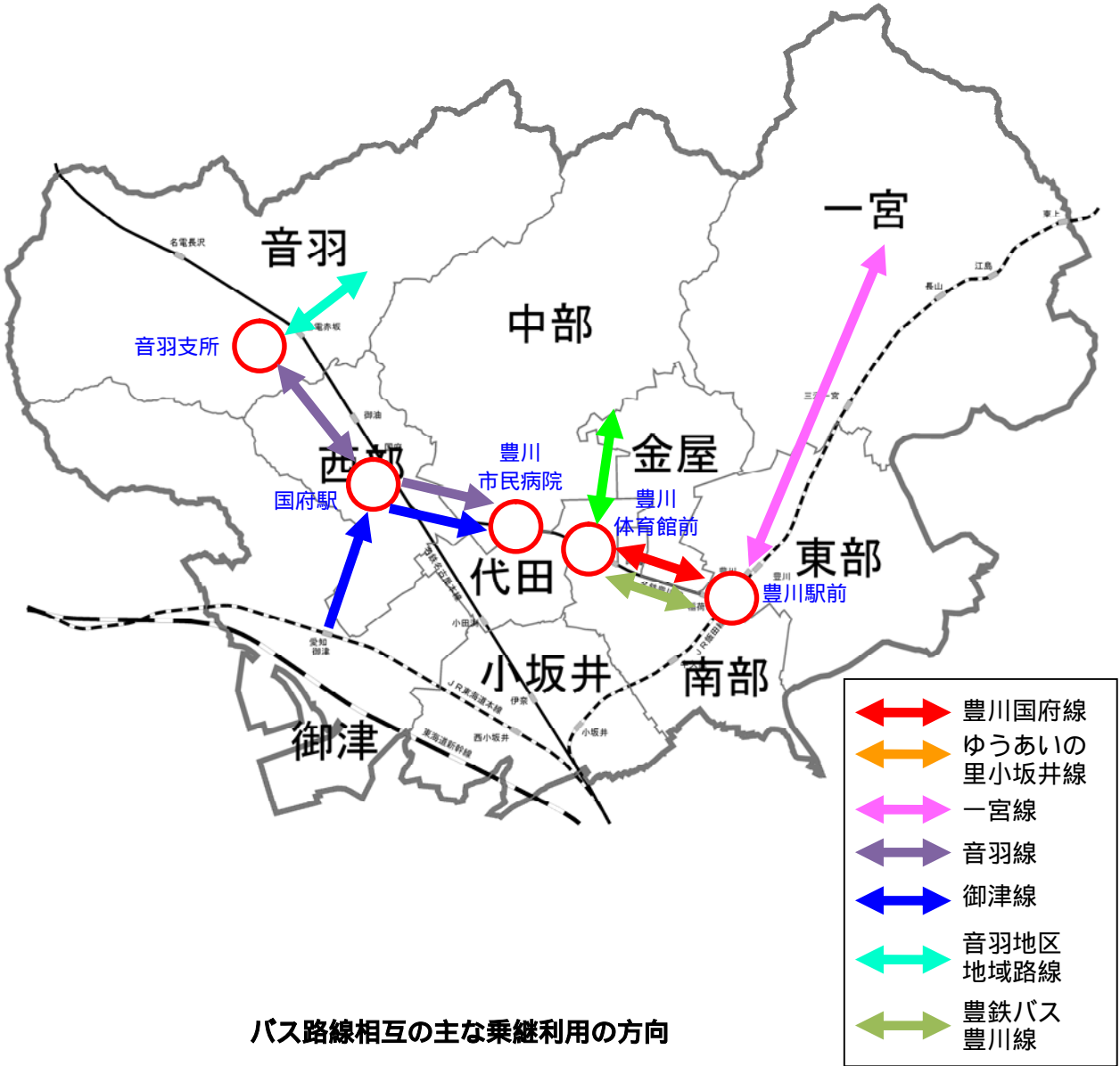
1日平均：11人/日
1便平均：1.8人/便



御油地区地域路線の移動数 55 (人/5日間計)

現在の交通結節点での乗継利用者数、乗継待ち時間
交通結節点などの主要バス停や駅において、移動ニーズに合った乗継利便性が確保されているかを評価するために、バス路線相互及びバスと鉄道の主な乗継利用の人数と待ち時間を整理しました。

ア) バス路線相互の乗継利用 (OD調査より)
バス路線相互の乗継利用は、豊川駅前、豊川体育館前、国府駅、音羽支所の各バス停において、下図の方向の乗継利用が目立っています。
音羽線、御津線、一宮線は直通系統の利用であるため、乗継利用は生じていません。
異なる2つの路線の乗継利用で目立つ移動は、豊川国府線とゆうあいの里小坂井線、音羽線と音羽地区地域路線となっています。



● 国府駅バス停の主な乗継利用

乗継路線の名称			概要	乗継人数	待ち時間
音羽線		市役所直通	午前の第2便と午後の第8便で市民病院を始め、市の中心部方面までの直通利用が多くなっています。	16人/5日	0分 (直通)
御津線		市役所直通	午前の第1・3・5便で市民病院までの直通利用が多くなっています。	18人/5日	0分 (直通)

● 豊川駅前バス停の主な乗継利用

乗継路線の名称			概要	乗継人数	待ち時間
一宮線		豊鉄バス豊川線直通	豊川駅前バス停に到着した一宮線の利用者のうち、約4割は豊鉄バス豊川線を直通で利用しています。	64人/5日	0分 (直通)

● 豊川体育館前バス停の主な乗継利用

乗継路線の名称			概要	乗継人数	待ち時間
ゆうあいの里小坂井線		豊川国府線	午前のゆうあいの里小坂井線の第4便で、豊川駅前方面からゆうあいの里への乗継利用が多くなっています。帰りはゆうあいの里小坂井線の第9便で、ゆうあいの里から豊川駅前方面への乗継利用が多くなっています。	11人/5日	7～36分

● 音羽支所バス停の主な乗継利用

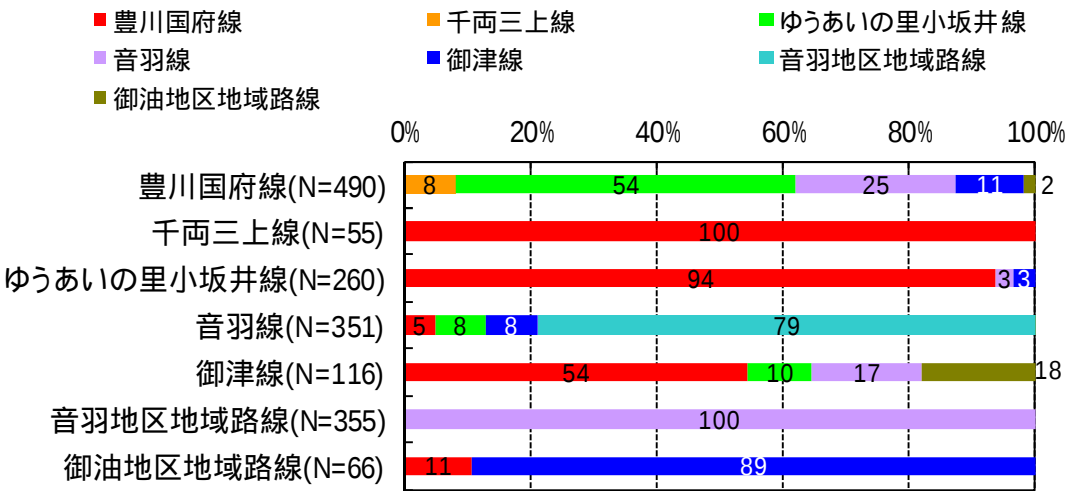
乗継路線の名称			概要	乗継人数	待ち時間
音羽線		音羽地区地域路線	午前に音羽地区地域路線から音羽線への乗継利用が多く、午後に音羽線から音羽地区地域路線への乗継利用が多くなっています。	11人/5日	2～22分

路線ネットワーク全体の評価

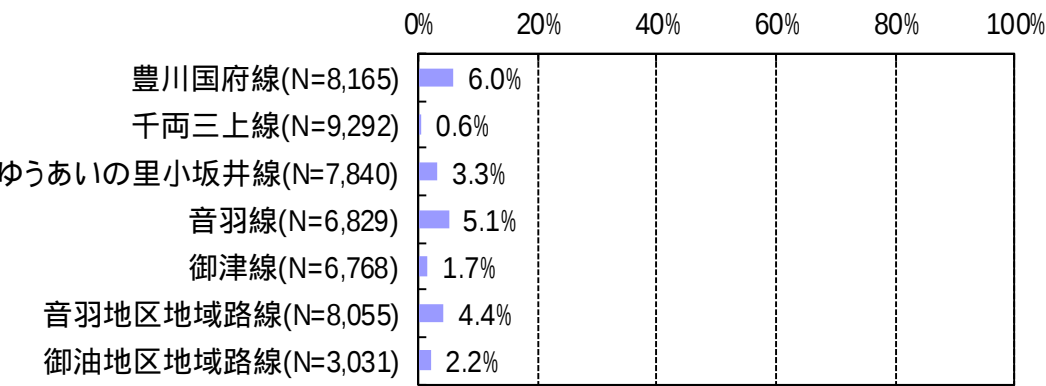
イ) バス路線相互の乗継利用（毎月の運行実績より）

乗継券の発行実績に基づいて、OD調査の結果を補足します。

OD調査以外で目立っている乗継利用は、主に豊川国府線から千両三上線・音羽線・御津線への乗継利用や、御津線から豊川国府線、音羽線・御油地区地域路線への乗継利用が目立ちます。



路線ごとの乗継先の割合（平成 25 年 4 月～平成 26 年 2 月実績）



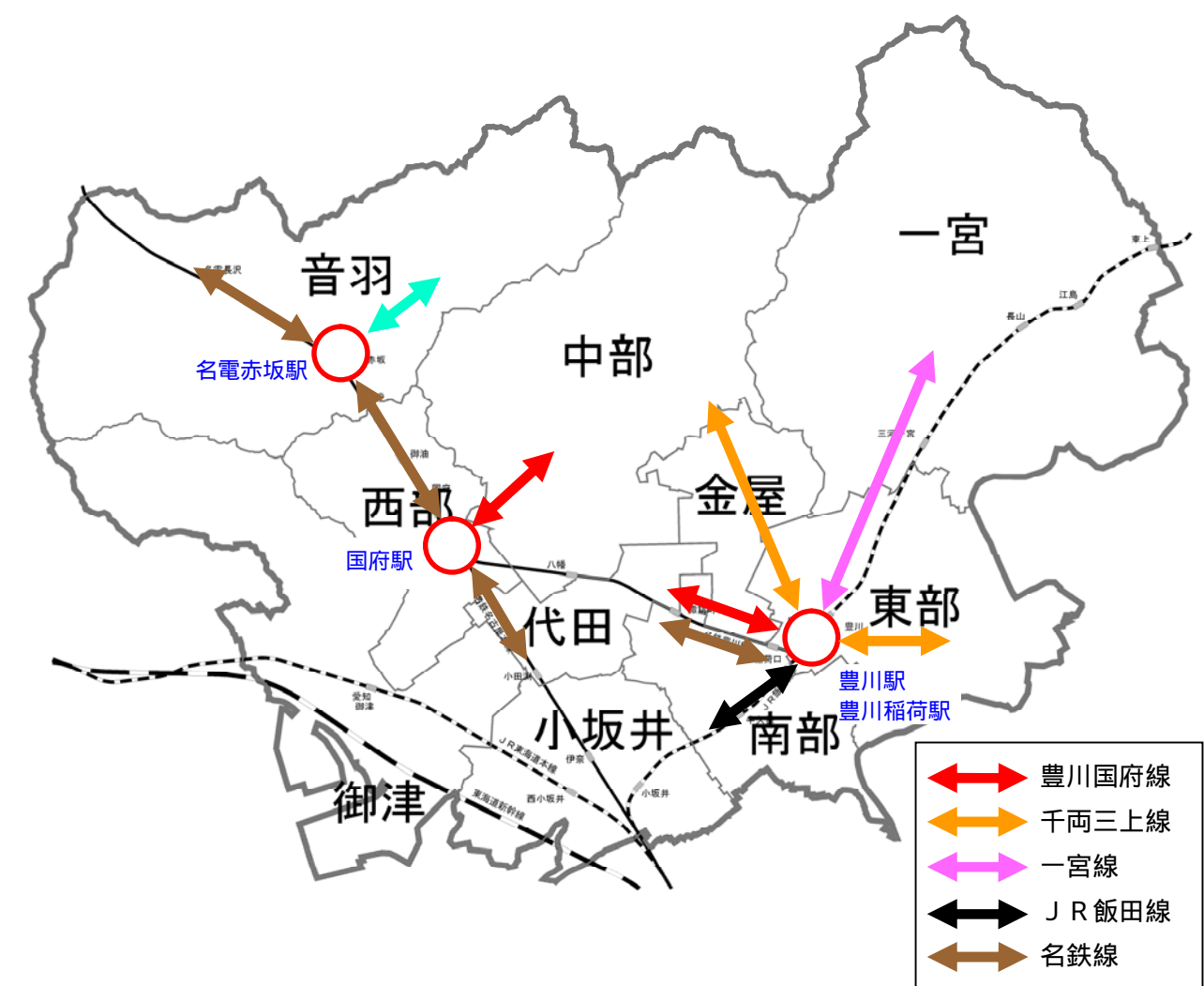
利用者全体に示す乗継券利用の比率（平成 25 年 4 月～平成 26 年 2 月実績）

路線ごとの乗継券の発行実績（平成 25 年 4 月～平成 26 年 2 月実績） 単位：人

		乗継先路線										合計
		豊川国府線	千両三上線	ゆうあいの里小坂井線	一宮線	音羽線	御津線	音羽地区地域路線	御津地区地域路線	一宮地区地域路線	御油地区地域路線	
発行路線	豊川国府線		40	264		124	53				9	490
	千両三上線	55										55
	ゆうあいの里小坂井線	244				7	9					260
	一宮線											
	音羽線	17		28			29	276			1	351
	御津線	63		12		20					21	116
	音羽地区地域路線					355						355
	御津地区地域路線											
	一宮地区地域路線											
	御油地区地域路線	7					59					66
合計		386	40	304		506	150	276			31	1,693

ウ) バスと鉄道との乗継利用 (OD調査より)

鉄道駅での乗継利用は、豊川駅・豊川稲荷駅、国府駅、名電赤坂駅の各駅において、下図の方向の乗継利用が目立っています。
特に乗継人数が多い移動は、千両三上線とＪＲ・名鉄線、一宮線とＪＲ・名鉄線、音羽地域路線と名鉄線となっています。



バスと鉄道の主な乗継利用の方向

待ち時間は、2～33 分の幅にあります。
国府駅や豊川駅は、1 時間当たりの列車本数が日中でも 4 本/時以上 ありますので、最大の待ち時間でも短い傾向にありますが、名鉄名古屋本線の名電赤坂駅の列車本数は 2 本/時となっていますので、最大の待ち時間は 33 分となっています。
豊川駅の J R 飯田線は、豊橋方面の列車の場合です。

● 国府駅での乗継利用

乗継路線の名称			概要	乗継人数	待ち時間
豊川国府線		名鉄名古屋本線	ゆうあいの里方面からの乗継利用が目立っています。	13 人/5 日	4～14 分

● 豊川駅での乗継利用

乗継路線の名称			概要	乗継人数	待ち時間
豊川国府線		J R 線	J R 飯田線との乗継利用がやや目立っています。	13 人/5 日	4～16 分
千両三上線		J R・名鉄線	J R 飯田線の豊橋方面、及び名鉄豊川線との乗継利用が多くなっています。	57 人/5 日	4～23 分
一宮線		J R・名鉄線	J R 飯田線の豊橋方面、及び名鉄豊川線との乗継利用が多くなっています。	35 人/5 日	4～27 分

● その他の駅での乗継利用

乗継路線の名称			概要	乗継人数	待ち時間
音羽地域路線		名鉄名古屋本線	名電赤坂駅での乗継利用が目立っています。	62 人/5 日	2～33 分

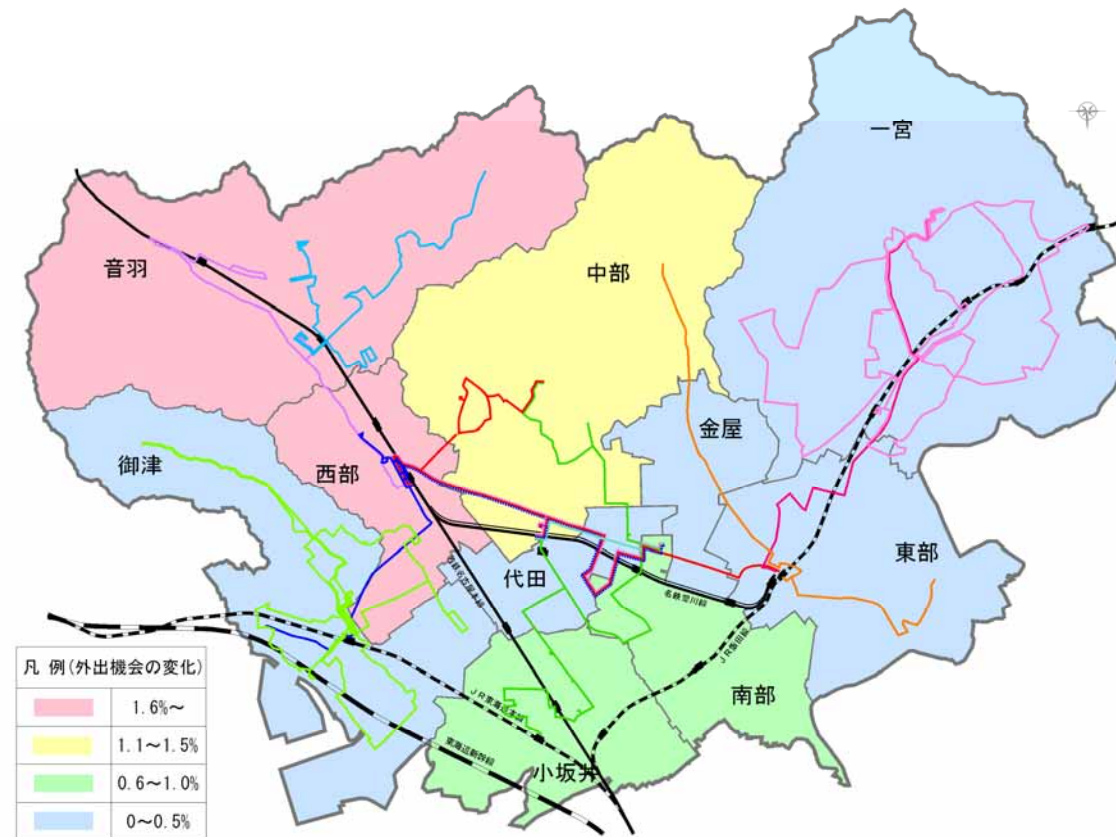
(3) 市民・地域・利用者視点の評価

外出機会の変化

バスが市民の生活の足として寄与しているかを評価するため、地域単位（中学校区単位）での外出機会の変化を整理しました。

市の北西部（音羽中学校区・西部中学校区・中部中学校区）の学校区は、バスの運行により外出機会が増えたという回答の割合が高くなっています。特に音羽中学校区では、音羽地区地域路線の利用率が高い傾向と一致しています。

一方で、市の中心部の金屋中学校区や代田中学校区、御津中学校区では外出の変化を感じている割合が低くなっており、豊川国府線や御津地区地域路線の利用率の低さと一致しています。



中学校区別のバスの外出機会が増えた人の割合(公共交通に関するアンケート)

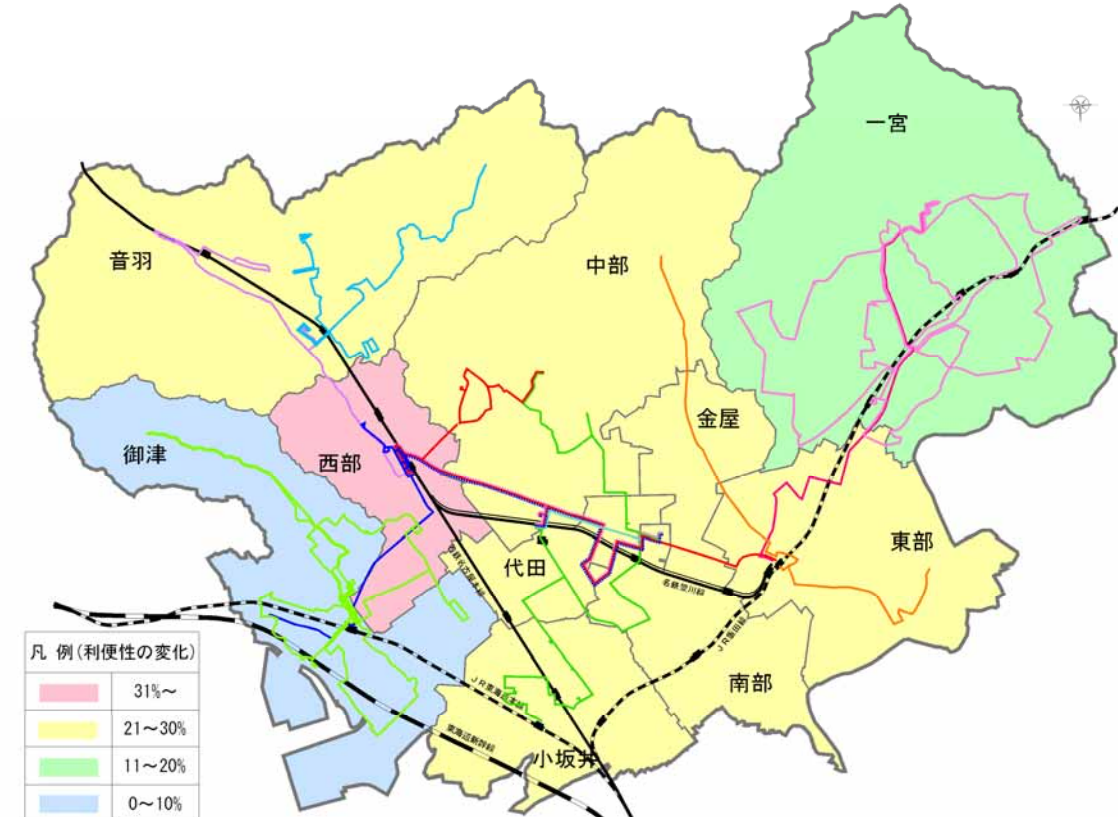
外出機会が増えた人 (外出機会の変化)	
中学校区	校区ごとの値
1. 東部中	0.4%
2. 南部中	0.8%
3. 中部中	1.4%
4. 西部中	1.6%
5. 代田中	0.5%
6. 金屋中	0.0%
7. 一宮中	0.4%
8. 音羽中	1.9%
9. 御津中	0.0%
10. 小坂井中	0.7%
市全体	0.9%

利便性が上がったと感じる人の割合

バスが市民の生活の足としてよい影響を与えているかを評価するため、地域単位（中学校区単位）での利便性の変化を整理しました。

国府駅を中心部に有する西部中学校区で、利便性が上がったと感じる割合が高くなっています。その他に、北西部の音羽中学校区や南部の小坂井中学校区、南部中学校区にかけても、利便性が上がったと感じる割合が高くなっています。

一方で、御津中学校区では、利便性が上がったと感じる割合が、他の中学校区と比べて特に低くなっています。



中学校区別の利便性が上がったと感じる人の割合(公共交通に関するアンケート)

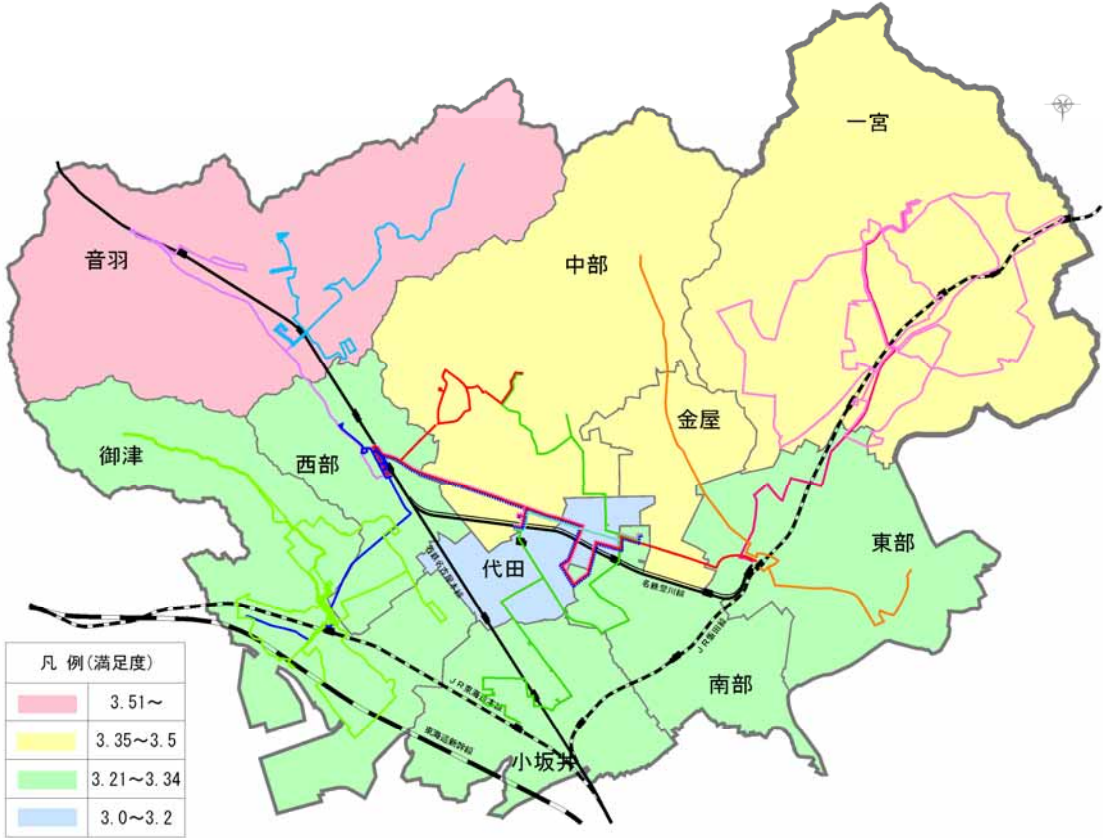
便利になったと感じている人 (利便性の変化)	
中学校区	校区ごとの値
1. 東部中	21%
2. 南部中	22%
3. 中部中	29%
4. 西部中	39%
5. 代田中	22%
6. 金屋中	23%
7. 一宮中	20%
8. 音羽中	23%
9. 御津中	8%
10. 小坂井中	28%
市全体	24%

バスの運行に関する満足度

バスの運行サービスがニーズに合っているかを評価するため、地域単位（中学校区単位）でのバスの運行に関する満足度を整理しました。

バスの運行に関する満足度は、音羽中学校区で満足度が最も高くなっています。一宮中学校区も、次いで高くなっています。それぞれの中学校区を主に運行する路線のバス利用率の高さと一致しています。

市全体の満足度の平均値より低い中学校区は、東部、南部、西部、代田、御津、小坂井となっており、豊川国府線や御津地区地域路線のバス利用率の低さや、千両三上線の三上地区やゆうあいの里小坂井線の小坂井地区の利用の少なさと一致しています。



中学校区別のバスの運行に関する満足度(公共交通に関するアンケート)

バスの運行に関する満足度	
中学校区	校区ごとの値
1. 東部中	3.30
2. 南部中	3.34
3. 中部中	3.35
4. 西部中	3.30
5. 代田中	3.17
6. 金屋中	3.37
7. 一宮中	3.43
8. 音羽中	3.62
9. 御津中	3.21
10. 小坂井中	3.26
市全体	3.35

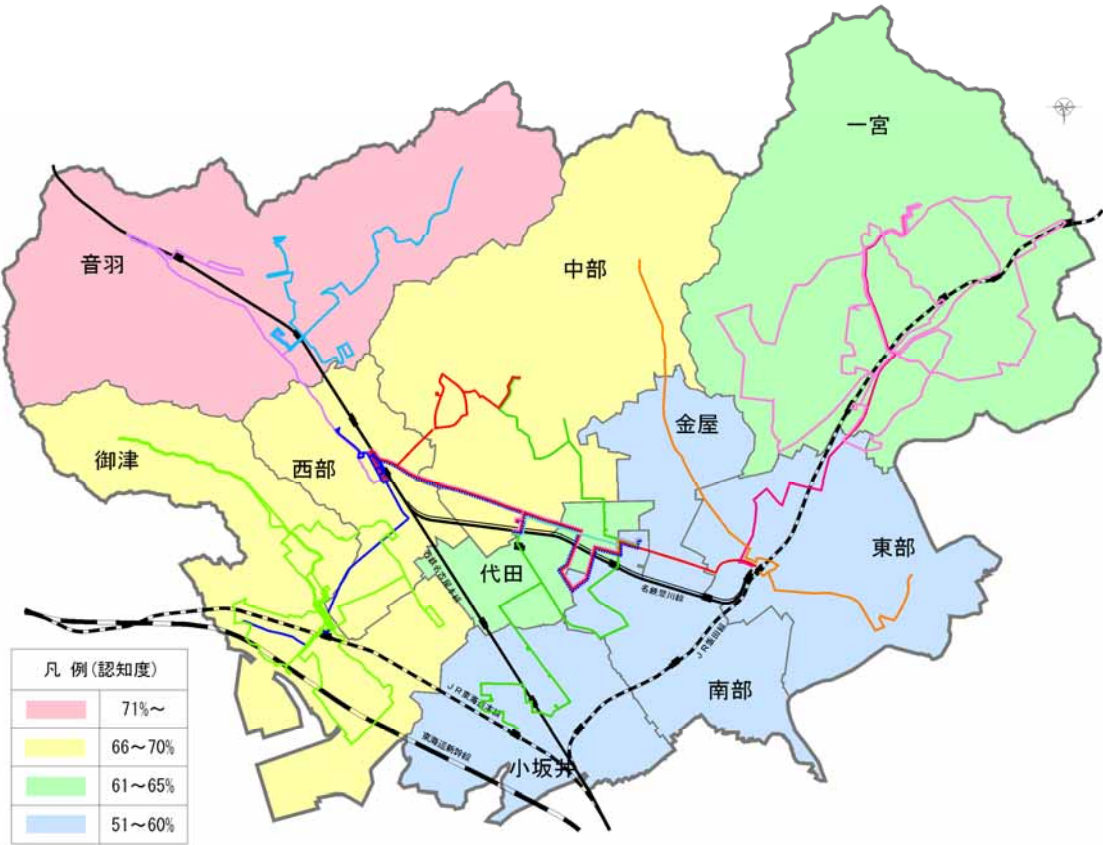
満足度の数値は、5段階評価の回答を、以下のように点数化し、中学校区ごとの平均点を算出しています。

非常に満足：5点
満足：4点
どちらでもない：3点
不満：2点
非常に不満：1点

バスに関する市民の認知度

バスの利用促進活動が市民に行き渡っているかを評価するため、地域単位（中学校区単位）でのバスに関する認知度を整理しました。

認知度は、音羽中学校区で最も高くなっていますが、各中学校でも半数以上の市民に認知されており、市全体でも64%の認知度となっています。



中学校区別のバスの周知状況(公共交通に関するアンケート)

コミバスの認知度	
中学校区	校区ごとの値
1. 東部中	55%
2. 南部中	60%
3. 中部中	66%
4. 西部中	70%
5. 代田中	63%
6. 金屋中	53%
7. 一宮中	62%
8. 音羽中	94%
9. 御津中	67%
10. 小坂井中	52%
市全体	64%

4.【協議事項】来年度の事業と予算案

4 - 1 . 来年度の事業の概要・スケジュール

次年度については、連携計画における中長期計画期間に入ります。連携計画の目標の達成に向けて、利用促進策や待合環境整備など様々な取り組みを引き続き実施していきます。

また、今年度実施しましたコミュニティバス路線の評価を踏まえながら、各路線の課題を検証し、路線ネットワーク全体の改善の方向性を整理し、中長期的な運行計画の見直しについて、検討を進めていきます。

(1) バス利用実態調査の実施

基幹路線 6 路線、地域路線 4 路線、及び豊鉄バス新豊線・豊川線の、バス利用実態調査（OD 調査）を行います。

(2) 事業評価及び路線等の見直しの検討

事業評価

平成 26 年度における連携計画の目標達成に向けた事業の取り組みについて、評価・分析を行います。

路線やサービス水準の見直しの方向性の検討

平成 26 年度以降の見直しの考え方やスケジュールを検討します。

(3) 路線見直しへの対応

目標達成に向けた見直しや、利用者からの課題等に対応するため、軽微な見直しは適宜実施します。

(4) 生活交通ネットワーク計画の作成・見直し

地域公共交通確保維持改善事業を活用しているため、次年度の計画提出を行うとともに、軽微な路線変更に対応した生活交通ネットワーク計画の見直しを行います。

(5) バス利用促進策等の検討・実施

広報チラシの作成

利用促進活動を、利用者及び市民に P R ・周知するために、広報資料を作成します。

利用促進施策検討・実施

利用促進施策について、夏休み小学生 5 0 円バス等の期間限定のイベント等を検討・実施します。

(6) バス停留所待合環境整備

コミュニティバス利用者の利便性向上のため、利用者が多い主要なバス停に対し、ベンチの整備を行います。

図 平成 26 年度の調査スケジュールのイメージ

作業項目	平成26年										平成27年		
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
(1) バス利用実態調査の実施				調査方法検討					評価・分析				
						調査実施：平成26年11月頃							
(2) 事業評価及び路線等の見直しの検討		課題検討					見直し方向性検討						
(3) 路線見直しへの対応		適宜実施											
(4) 生活交通ネットワーク計画の作成・見直し						作成・見直し							
(5) バス利用促進策等の検討・実施		利用促進策の継続的な実施											
(6) バス停留所待合環境整備													
地域公共交通会議(4回予定)		○				○				○		○	

4 - 2 . 平成 2 6 年度予算案

平成 2 6 年度の豊川市地域公共交通会議歳入歳出予算書（案）を以下に示します。

平成 26 年度豊川市地域公共交通会議歳入歳出予算書（案）

1. 歳 入		単位：千円		
科 目	①本年度 予算額	②前年度 予算額	(①－②) 比較・増減	備 考
1 負担金及び補助金	962	998	-36	
1 負担金	962	998	-36	豊川市から
2 繰越金	18	169	-151	
1 繰越金	18	169	-151	平成 25 年度交通会議剰余金 (見込額)
3 雑入	1	1	0	
1 雑入	1	1	0	預金利子等
合 計	981	1,168	-187	

2. 歳 出		単位：千円		
科 目	①本年度 予算額	②前年度 予算額	(①－②) 比較・増減	備 考
1 事業費	69	251	-182	
1 負担金	69	51	18	夏休み小学生 5 0 円バス実行委 員会負担金
2 補助金	0	200	-200	
2 需用費	848	739	109	
1 消耗品費	464	590	-126	利用促進イベント等 289 千円 事務用消耗品費 175 千円
2 印刷製本費	384	149	235	利用促進ポスター等
3 役務費	8	8	0	振込手数料
1 手数料	8	8	0	
4 委託費	37		37	プリンター保守
1 委託料	37		37	
5 雑費	18	169	-151	市へ返戻(平成 25 年度交通会議 剰余金)(見込額)
1 繰出金	18	169	-151	
6 予備費	1	1	0	
1 予備費	1	1	0	
合 計	981	1,168	-187	

※ 各科目間の予算は、相互に流用できるものとする。

4 - 3 . 平成 2 6 年度豊川市歳出予算書抄本

平成 2 6 年度の豊川市歳出予算書抄本を参考資料として以下に示します。

【参考】

平成 2 6 年度豊川市歳出予算書 抄本

(単位：千円)

款	項	目	細 目	節	金 額	説 明
総務費	総務管理 費	交通安全対 策費	公共交通機関等 利用促進事業費	報償費		
					516	地域公共交通会議委員謝礼 516
				旅費		
					120	地域公共交通会議委員旅費等 120
				需用費		
					476	(1)食糧費 12 ・地域公共交通会議用
						(2)印刷製本費 348 ・ポケット時刻表印刷費
						(3)修繕料 116 ・バス停留所標識修繕
				委託料		
					8,616	(1)コミュニティバス運行計画調査他業務委託 8,000 (2)バス停留所標識製作等作業業務委託 616
				工事請負費		
					1,579	(1)バス停留所整備工事費 1,579
				負担金、補助 及び交付金		
					85,663	(1)地域公共交通会議負担金 962 (2)コミュニティバス運行負担金 84,701 ・基幹路線、地域路線
				合 計	96,970	