

第 22 回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日 時：平成 26 年 8 月 11 日（月） 13：30～15：40
- 2 場 所：豊川市勤労福祉会館 視聴覚室
- 3 出席者：渥美昌之委員（市健康福祉部長 鈴木信弘 代理出席）
伊藤充宏委員（市市民部長）
莊田慶一委員（市建設部長 鈴木 高 代理出席）
古橋 昭委員（愛知県地域振興部交通対策課 磯谷隆幸 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（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）
山本一仁委員（一宮地区区長会）
渡辺晴美委員（音羽連区）
小林洋一委員（御津連区）
前田泰成委員（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 鈴木隆史 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）
大谷光司委員（愛知県東三河建設事務所）
小久保浩委員（愛知県豊川警察署）
伊豆原浩二委員（愛知工業大学）
廣島康裕委員（豊橋技術科学大学）
- 4 欠席者：山脇 実委員（市長）
鈴木 宏委員（豊川市連区長会）
岩田 明委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
- 5 事務局：石原次長、森下課長、中野課長補佐、安藤係長、須藤主任、橋爪主任
- 6 傍聴人：2 人
- 7 次 第
 - (1) 報告事項
議題 1：平成 26 年 6 月までの豊川市コミュニティバスの運行実績
議題 2：豊川市コミュニティバスの課題の整理
 - (2) 協議事項
議題 1：豊川市 1 日フリー乗車券
議題 2：OD 調査の調査概要
議題 3：御津基幹路線・御津地区地域路線の運行計画の変更

8 議事内容

事務局： 本日は、皆様におかれましては、大変お忙しい中お集まりいただきまして、誠にあ

りがとうございます。本日の会議には、傍聴を希望される方がお見えになられております。今回の議題の内容をみましても傍聴に差し支えないと思われますので、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のほどお願いいたします。所属団体等の役員交代等により、新たに委員になられた方につきましてご紹介をさせていただきます。豊鉄バス株式会社から長縄則之（ながなわのりゆき）さま、豊鉄タクシー株式会社から小川健司（おがわけんじ）さまです。なお、市長の山脇委員、豊川市連区長会の鈴木宏（すずきひろし）委員は、本日、都合により欠席されています。また、本日の会議は、愛知県地域振興部の古橋昭（ふるはしあきら）委員の代理として磯谷隆幸（いそがいたかゆき）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、豊川市健康福祉部渥美昌之（あつみまさゆき）委員の代理として鈴木信弘（すずきのぶひろ）さま、豊川市建設部荘田慶一（しょうだけいいち）委員の代理として鈴木高（すずきたかし）さまにご出席いただいています。それでは、座長、進行をよろしくお願いします。

座 長： 会議の進行に入らせていただきますが、始めに本日の議事録署名人を指名させていただきます。本日は、豊橋技術科学大学の廣島康裕（ひろばたやすひろ）委員と豊鉄バス株式会社の長縄則之（ながなわのりゆき）委員をお願いします。では、次第に沿って会議を進めます。報告事項「平成26年6月までの豊川市コミュニティバスの運行実績」について、事務局より説明をお願いします。

事務局： 「平成26年6月までの豊川市コミュニティバスの運行実績」について説明します。「豊川市コミュニティバスの利用者数の推移」について、1ページ中段の折れ線グラフに平成24年度以降のコミュニティバスの利用者の推移を年度別に示しています。青色の折れ線グラフが平成24年度、緑色が平成25年度、赤色が平成26年度です。昨年5月に豊川市民病院移転に伴う大幅な路線見直しを行った結果、利用者数は増加しており、見直し後の平成25年5月以降と平成26年5月以降の結果を比較しても利用者数は増加しています。なお、平成23年11月の運行開始から平成26年6月までの32ヶ月間の利用者総数は、約19.6万人となっています。次に「路線別の月別利用者数の推移」について、路線ごとの利用者の推移を年度別に示しています。基幹路線「音羽線」の利用者は4月から6月を前年度と比較すると約600人、比率にして約1.4倍の伸びとなり、大きく増加しています。また、御油地区地域路線についても、平成26年5月以降の利用者数を前年と比較すると大きく増加しています。これは平成26年5月の増便が大きな要因と考えられます。以上で報告事項「平成26年6月までの豊川市コミュニティバスの運行実績」についての説明を終わります。

座 長： 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。特にないようでしたら、豊鉄バスより、利用者数の推移を伺いたいと思います。近況や路線の再編等ご検討がありましたら、ご説明をお願いします。

委 員： 新豊線・豊川線について利用が減少しているというご報告を前回させていただきました。昨年の豊川市民病院の移転に伴うバス路線再編を実施した結果、体育館前から豊川市民病院までの往復に約20分程度を要しています。したがって、豊川市民病院に用事がなく豊橋方面と豊川駅方面の速達性を要する利用者にとっては、余計な時間を要していることが、利用者が路線再編前よりも減少している一因と考えています。

また、現在の豊川市民病院が、名鉄線の駅前にあることや広大な駐車場、駐輪場が整備され利便性が向上したことも利用者数の減少要因と考えています。市民病院へ寄らない路線を設けることも社内で検討中ですが、利用状況の推移を注視し、関係の市町の担当者と見直しの方向を諮りたいと考えています。運行に関する考え方がまとまりましたら、この会議に相談したいと考えています。市民病院が新しくなったことは変わらぬことで、単純に元に戻すことはできないので、見直しはいろいろな方の意見を伺いながらどうするのがよいか考えたいと思っており、春くらいに方向性を出しまして、来年度の下期あたりより、見直しを実施できればと考えています。

座 長： 延伸したことによる影響、市民病院の駐車場等の利便性の向上、駅の近くであることなどいろいろな要素がからんでいるように思います。公共交通全体で捉えて、新豊線・豊川線とどうつながるか、また市民病院だけでいいのかなどをご検討いただいて、ご報告いただき、私たちでできることを議論していきたいと思います。何かご意見、ご質問はございますか。特にないようなので、次の議事に進みたいと思います。議題2について、事務局から説明をお願いします。

事務局： それでは、報告事項「豊川市コミュニティバスの課題の整理」について説明します。2ページ「見直しに向けた取組みの流れについて」です。昨年度、コミュニティバス運行の基となる「連携計画」における目標値の達成状況や取組状況の評価、そして路線ごとの利用者数等の評価指標により評価を行い、目標の達成状況や路線の特徴を把握しました。今年度は、課題や改善の方向性を順に整理し、次年度以降に路線の見直しに向けた具体的な検討を行うこととしています。今回はフロー図中、赤枠「豊川市コミュニティバスの課題の整理」について報告します。次に「連携計画の目標と実績」については、赤字の部分が平成25年度の実績値で、今後は平成28年度の数値目標の達成に向け様々な検討を進めていきます。続きまして「改善に対する運行経費の考え方」についてです。昨年度に実施したアンケート調査における「コミュニティバス運行に係る費用負担のあり方」では、「税金負担は現状並み」とする回答が多数となっていました。さらには市全体の予算の厳しい現状を鑑みますと、予算の大幅な増加は現実的に困難であり、現行の運行経費を概ね維持することを基本として見直しの検討を進めていきます。次に「課題抽出の対象」についてです。路線の見直しにあたっては現時点でバスを必要とする市民を主な対象として課題の抽出を行いました。対象路線は、基幹路線を行政主体で確保し、地域路線を地域主体で確保するという基本方針に基づき、市内の移動の骨格となる移動ニーズへの対応に主眼を置き「基幹路線」を中心とします。次に「課題の整理」についてです。課題の整理にあっては、アンケート結果に示された現在のバスに対する不満の緩和・解消が重要であり、不満への対応により連携計画の目標の達成に近づけるものと考えています。そこでここからは、主な不満点を「移動のしにくさに対する課題」、「バスのサービス水準に対する課題」「周知に対する課題」の3つに分類し課題の整理を進めていきます。なお、バスを不便と感じる、またはバスを利用しない理由の主な回答であった「行きたいところへ行けないから」、「バス停が遠い」、「目的地まで時間がかかる」とする回答を「移動のしにくさに対する課題」として整理し、「運行本数が少ない」、「乗継が不便」とする回答を「バスのサービス水準に対する課題」、「バスの経路を知らない」とする回答を「周知に対

する課題」として分類しています。まず「移動のしにくさに対する課題」について説明します。「移動ニーズとバス路線網」については移動ニーズの多い施設の分布状況とバス停から半径300メートルまたは500メートルの範囲のバス勢圏を示しています。赤色の「○」が最も移動ニーズが多い施設です。現在バスを必要としている市民の日常的な通院や買い物目的での移動の対象となる施設は、108箇所あり、そのうち半径300メートルの範囲内にバス停がある施設の割合は約82%、半径を500メートルの範囲内とすると約97%となっていました。次に移動ニーズの多い施設の分布状況を見てみると国府駅周辺、豊川体育館前周辺、豊川駅周辺の3つの交通結節点や市民病院、イオン豊川店など国府駅から豊川駅までの沿線に集中していました。このことから、交通結節点を中心とする現在の路線の骨格や、バス路線網並びにバス停の配置については、移動ニーズと大きな乖離はないと考えます。次に「行きたいところへ行けない」と回答した割合が多い校区」についてです。「行きたいところへ行けない」とする回答の比率の大小を小学校区別に色分けして示しています。赤色が「行きたいところへ行けない」とする回答の比率が最も高い小学校区となり、御津北部、平尾、千両・一宮西部・一宮南部、東部の市の周辺部となる小学校区が不満とする回答の比率が高い結果となりました。このことから、対象となる校区から移動ニーズが多い国府駅～豊川駅までの沿線地区への移動利便性の向上が課題と考えます。次に「市の周辺部の校区から市の中心部への移動利便性」についてです。図では「目的地まで時間がかかる」とする回答の比率を小学校区別に示し、あわせて現行の基幹路線の経路や接続状況を示しています。詳細をみると、御津北部、千両、東部小学校区が不満とする回答の比率が高くなっていました。次に回答の比率が高い小学校区での路線の接続状況を見てみると、移動ニーズの多い国府駅から豊川駅までについては、音羽線、御津線では一部の便で国府駅止まりとなっているため乗継が必要となり、千両三上線を利用して市役所、市民病院方面に向かう場合には豊川駅前での乗継が必要となります。また、ゆうあいの里小坂井線を利用して市中心部に向かう場合には豊川体育館前や豊川市民病院での乗継が必要となります。これらのことから主要な移動ニーズへの対応として、交通結節点での乗継待ち時間の短縮があらためて必要だと考えます。なお、乗り継ぎ待ち時間が長い路線は、音羽線に乗車し国府駅まで行き、国府駅で豊川国府線に乗り継いで市中心部へ向かう場合の対象となる3便全てで、いずれも1時間以上の待ち時間が必要となります。また、市中心部から音羽線に乗車し国府駅で、御津線に乗り継いで御津地区へ向かう場合の対象となる3便全てが1時間以上の乗継待ち時間となっています。さらに、ゆうあいの里小坂井線においても55分から56分の乗継待ち時間を要する事例もあり、今後はこれらの現状を踏まえ、改善の方向性を整理します。続きまして「バスのサービス水準に対する課題」について説明します。図は「運行本数が少ない」とする回答の比率を小学校区別に示し、萩、千両、三蔵子、桜木、一宮南部小学校区が、高い結果となっていました。なお、図中青色の枠は、回答の比率が高い小学校区での基幹路線が走行する区域を示しています。ここからは、「運行本数が少ない」とする回答の割合が多い小学校区を経由する路線ごとに課題の整理を行っていきます。「千両三上線に関わる課題」についてです。千両三上線は、千両地区と豊川駅前そして三上地区を結ぶ路線です。中段の千両三上線（上千両集会所

～三上地区市民館）の棒グラフでは、各バス停間において車内に乗車している人数を「1日あたりの通過人員」と題して示し、併せて運行本数をラインで示しています。グラフを見ると、利用は千両地区から豊川駅前までの区間が大半を占めていることがわかります。また、下段の三上地区市民館から上千両集会所方面のグラフでも同様の傾向を示しています。これらのことから利用実態に応じて、一部区間の増便や運行経路の変更による所要時間の短縮を図るなどの工夫等が課題と考えられます。続いて豊川国府線・音羽線・御津線に関わる課題についてです。移動ニーズが多い国府駅から豊川体育館前の区間では、豊川国府線、音羽線、御津線の3路線が運行しており、3路線を一体的に考えた場合には、運行本数は相当程度確保されています。その一方で国府駅周辺の小学校区では「運行本数が少ない」とする回答割合が比較的多い結果となっていました。そのため、ここからはその要因を分析しながら課題の整理を行っていきます。ページ左の豊川国府線（国府駅～豊川体育館前）のグラフの、青色の棒グラフが「各バス停間での1日あたりの通過人数」、緑色のラインが「運行本数」、赤色の折れ線が「各バス停間での1便あたりの通過人数」です。なお、それぞれのグラフは並走する音羽線、御津線の実績数値を合計したものです。また、グラフ上部には音羽線・御津線が並走する区間をオレンジ色の矢印、豊鉄バス新豊線・豊川線が並走する区間を青色の矢印で示しています。この表はそれぞれの項目を1つの表にまとめて、相関関係があるかを確認するためのものです。次にページ右側の豊川国府線（国府駅から豊川体育館前）のグラフについては、それぞれの外出時間帯の移動量と現在運行している便の時間帯に大きな乖離がないかを確認するためのもので、青色の折れ線が通院目的の外出時間帯の移動人数、赤色の折れ線が買物目的の外出時間帯の移動人数を示します。棒グラフは、赤色が豊川国府線の走行時間帯、紫色が音羽線の走行時間帯、青色が御津線の走行時間帯を示し、棒グラフが長くなればなるほど利用者が多いことを示しています。グラフ中の緑色の枠線、まず8時台から10時台の時間帯をみると、各路線の便が8時から10時台に集中しており、15時から16時台でも同様です。また、下段の豊川体育館前から国府駅の図を見ても特定の時間帯に各路線の便が集中しています。このことから国府駅から市役所間では各路線の運行が特定の時間帯に集中しており、他の時間帯との運行間隔が長くなっていることが「運行本数が少ない」とする回答が多い要因の1つと考えられます。以上のことから国府駅から豊川駅前までの区間については豊川国府線、音羽線、御津線の運行を一体的に考え、それぞれの運行時間帯のバランスの確保、さらに豊鉄バス新豊線・豊川線と並走する区間について、豊川市コミュニティバスと豊鉄バスの路線を一体的に考えるなど路線体系の効率化が課題と考えられます。次に音羽線（国府駅止まり）と御津線（国府駅止まり）に関わる課題についてです。音羽線（1）外出時間帯の移動人数と各便の運行時間帯の利用者数のグラフ、8時台と10時台の時間帯を見ると移動のピークである10時台の対応ができていないことがわかります。次に御津線（2）「バス停間の通過人員と運行本数」のグラフからは、「あかね児童館」から「愛知御津駅前」間が他の区間に比べ利用が少ないと推測されます。このことから、対象となる区間の運行経路や運行本数の調整、そして地域路線での補完等が課題と考えられます。9ページから10ページまでは「運行本数が少ない」と回答した割合が比較的少なかった校区について

の課題がまとめてあります。「現在の主な乗継方向」の図では、西小坂井駅と市中心部とゆうあいの里を結ぶ「ゆうあいの里小坂井線」の乗継利用の実態を示しています。現状は豊川体育館前での豊川国府線との乗継利用が大半を占めており、見直し時にも乗継利便性を確保することが必要だと考えられます。また、小坂井地区から市の中心部までは路線延長が長く、西小坂井駅から豊川体育館前までは42分から44分の時間を要するため、時間短縮も検討課題と考えられます。豊川駅前と本宮の湯を結ぶ「一宮線」については本宮の湯への移動が大半を占め、コミュニティバス中で1便あたりの利用者数が最も多い路線となっています。「①外出時間帯の移動人数と各便の運行時間帯の利用者数」の「本宮の湯から豊川駅前」のグラフで、午前9時から10時台を見ると、豊川駅前方面に向かう便が9時台の1便のみとなっています。一方、一宮線の「一宮総合支所～豊川駅前」の区間は豊鉄バス新豊線が同一経路を運行しているので、一宮地区方面からの利便性の向上には豊鉄バス新豊線の活用が検討課題と考えられます。11ページ「周知に対する課題」の「バスの認知度について」の下段の図は「コミュニティバスの認知度の高さ」を小学校区別に示したもので、市全体の豊川市コミュニティバスの認知度は64%と比較的高い結果となっています。次に「バスの経路を知らない回答が多い地区」についてです。これまでバスマップの全戸配布やポケット時刻表、公共交通利用ガイドブックの作成などを通じて周知を行ってきました。これらの取組みによって認知度は比較的高いものの、バスが走行している小学校区でも「バスの経路を知らない」との回答割合が多い状況にありました。これらのことから、引き続き周知を行うことに加え、市民にバスなどの公共交通に対して関心を持ってもらうような取組みが課題と考えられます。12ページは、今まで説明した課題をまとめてあります。まず「移動のしにくさに対する課題」についてです。各種の調査結果から市民の移動ニーズは主に国府駅から豊川駅間であること並びに市民が日常的に行く施設の多くはバス勢圏内にあることがわかりました。この結果、交通結節点を中心とした路線網の骨格と主な移動ニーズとの間に大きな乖離はないと考えられるため、今後は路線の骨格を維持しながら乗継環境を改善し、移動ニーズの多い市中心部や交通結節点などの主要な目的地までの利便性を高める必要があると考えられます。次に「バスのサービス水準に対する課題」についてです。バスの運行本数については、1つの路線を1台の車両で運行しており、交通結節点での乗継を考慮したダイヤとしているため、単一の路線のみの変更では運行時間帯や乗継での接続時間とのズレが生じ、利便性を損なう可能性があるのが現状です。また、豊川体育館前から国府駅の間では豊川国府線、音羽線、御津線の3路線が並走しており、さらには豊川駅前～豊川市民病院の間では豊鉄バスとの並走区間があります。これらのことから、コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線を一体として、市内バス路線のネットワークの効率化に取り組む必要があると考えます。なお、運賃については現在の運賃体系を基本とするものの、改善後の利用者の動向等を参考にしながら、必要に応じてサービス水準の確保と関連づけた運賃のあり方を検討する必要があると考えます。最後に「周知に対する課題」については、バスの認知度は比較的高いものの、これまでの周知活動に加えて更に公共交通に関心をもってもらうためのイベントなどを通じた利用促進のあり方を検討する必要があると考えます。以上で報告事項(2)「豊川市コミュニティバ

スの課題の整理」についての説明を終わります。

座 長： 何かご意見、ご質問はございますか。

委 員： 資料の12ページのまとめの中の「移動のしにくさ」をどのように捉えるのか。例えば往路は利用しやすいバスがあるが、復路がないのではないかと思います。そうした中で、「路線の骨格」という表現がありますが、停留所があっても利用したい方向と系統が合致しているのか調査する必要があります。住民は、バス停などの乗車場所は把握しているが、何処へ行くのか分からない不安もあるかもしれないし、買い物や病院などニーズに沿った目的地へは行けるが帰って来られないことが地区によっては発生します。系統とダイヤの両方の側面から検討して頂きたいと思います。また、一宮南部校区が千両校区と合わせて若干不満が高くみられますが、改善策として一宮線が記載されていないので、今後それに対する検討はするのかどうか教えてください。

事務局： 現状このようにするという考えはありませんが、一宮の地域は不満をもっている人の割合が高いので地域の協議会で情報提供し、協議しながら地域路線との兼ね合いなどを考えていきたいと思っています。

座 長： 幹線なのか地域路線なのか整理しておくことが必要です。地域路線であれば地域の利用者と議論をする場を設け、方向性を見つけていくことが大切であると思います。他にご意見はございますか。

委 員： 一宮のバスの利用状況を見ていると、一宮南部の人が利用しているのは殆ど“いかまい館”行きの地域路線のバスなので、利用者は高齢者が多く、おそらく豊川市の中心部へバスを利用して行く人は少ないと思われます。そのためバスの経路を知らないと回答する人が多いと感じます。市の中心部や市民病院に行く人がどれぐらいいるかなどの当地域の移動実態を確認し、そういった人が実際にバスを乗り継いで行けるかどうかが課題だと思います。

事務局： 実態調査で回答された方の年代なども見ながら分析を進めていきたいと思っています。

委 員： 資料12ページについて、前頁の内容では認知度は高いバスの路線が分からない人が多くいます。バスが走っている事は知っていても何処を走っているのか知らないお年寄りが多いです。資料12ページの“周知に対する課題”に「これまでの周知活動を継続しながら」とあるが、より強い周知活動を工夫していかないと効果がでないと考えられます。豊川市の広報が月2回発行されていますが、毎回利用者数などが掲載されていたコミュニティバスの記事が8月号はなくなっていました。あの記事の復活はないのでしょうか。イベントの開催時にバスの利用を促す広報も重要ですが、いつでもどこでも見られるような日常的な周知が必要で工夫していただきたいと思っています。

事務局： 広報の件ですが、2年間の掲載の期限が決まっていました、また紙面の関係上バスや公共交通のことばかり掲載するのは難しいのが現状です。一昨日「路線バス探検キャラバン」というイベントを実施しました。定員の2倍程の応募があり、台風による荒天も心配されましたが、家族連れ、小さなお子様連れで賑わいました。参加者にアンケートを実施した結果、バスに対する関心が今までは無かったがこれからはバスに乗ってみたいという意見も多く見られました。イベントを通じてバスに対する関心を高める取組みを今後増やしていけたらと考えています。

座 長： 行政だけで広報を実施するのではなく、行政と事業者との連携も必要です。例えば

バス車両の中で周知をするなど事業者もPRできる余地があると思います。静岡にバス事業者が9社ほどありますが、小学校でバスの乗り方教室を多く実施したという事業者があるそうです。しかし、一つの私企業が公的な場所に出向くのはどうなのかと議論になったことがあったため、行政が間に入り事業者と連携して周知を行えばこうした問題が解消されるように思いました。事業者及び行政がうまくリンクしていけるように考えられると良いでしょう。また、あるバス事業者では“おでかけマップ”を作り利用者が増加したという事例があります。このような事例は、全国に沢山あるので参考にしながら私や事務局も知恵を出したいと思いますが、委員の皆さんもアイデアがありましたら、ぜひ事務局に伝えていただきたいと思います。

委員： アンケートの中でもバスを実際に利用している人が3%、バスを利用したいが不便なので利用していない人が20%という23%の方でデータが作成されています。バスを利用していない方は“行きたい所に行けない”とか“本数が少ない”、“運賃が高い”、“マイカーが便利”という意見がどこでの市町でも多いのが特徴です。しかしながら、“バスの経路を知らない”という回答は広報が原因だと思います。北海道の事業者の十勝バスが「おでかけマップ」を作成し話題になりましたが、分かりやすく工夫されたパンフを作ると良いと思っています。移動のしにくさやバスのサービス水準の向上という問題がありますが、バスを利用しない人の根本にある大きな課題はやはり周知だと思います。ここを重点的に行っていただきたいと思います。

座長： 皆さんにご意見をいただきましたことを踏まえ、さらにデータを整理し、OD調査を実施し、最終的にはこの課題の整理へつなげていきたいと思っています。そのときまた皆様に知恵をいただきたいと思います。それでは、次の議事に進みたいと思います。協議事項1について、事務局から説明をお願いします。

事務局： それでは、協議事項「豊川市1日フリー乗車券」について説明します。この協議事項については、前回会議で承認をいただいておりますが、詳細について関係部局との協議が整いましたので、一部事項についてご協議をお願いします。事業内容は、豊鉄バスさん、豊鉄タクシーさんのご協力をいただき、利用促進を目的として、平成26年10月1日から11月30日までの2ヶ月間、市内限定のバス1日限定乗り放題の乗車券を発行するものです。対象路線は、豊川市コミュニティバス全線・豊鉄バス新豊線・豊川線の東上から正岡までの豊川市内の区間となります。発売金額は大人500円、小人250円です。次に本日の協議事項の「適用方法」については、発行者は豊鉄バス株式会社及び豊鉄タクシー株式会社となります。また、払い戻し箇所は豊鉄バスさんの豊橋駅バスセンター、有効期限は発行期間中の1日限りとなります。次に協賛団体については、1日フリー乗車券を購入した場合に特典を付与することを考えており、特典に対する協賛を、豊川市開発ビル(株)さん、(有)穂の国本舗さん、(株)本宮さんから頂いています。具体的な協賛内容は現在、細部を協議しています。1点目は、豊川体育館前バス停に近接するプリオ2Fにある喫茶店「カフェ・ド・プリオ」での飲食割引、2点目は、稲荷前バス停、本野原バス停に近接するおみやげ屋の「穂の国本舗」でのお菓子の割引、3点目は本宮の湯の入湯料金の割引です。資料として乗車券のデザイン(案)をお配りしてありますのでご覧ください。利用方法は、利用する月・日欄に実際に利用する月日をマジック等で囲み、降車の際に提示します。周知・広報

については、広報とよかわ、ホームページ、そしてバス車内並びにバス停へのポスター掲示等を行います。以上で協議事項「豊川市1日フリー乗車券」について説明を終わりますが、PR作業や関係部署との最終的な調整・手続きについて事務局に一任して頂くことを含め委員の皆様ご承認の程、よろしくお願いします。

座長：何かご意見、ご質問はございますか。

委員：券面に発行者は記載されていますが、利用者から問い合わせ時の連絡先として豊鉄バスと豊鉄タクシーのどちらへ問い合わせるかまた、電話番号などは詰めているのでしょうか。フリー乗車券の額面を拝見すると、払い戻し場所が豊橋駅のバスセンターのみであり豊川市内では不可能なため、購入者がどちらの事業者へ問い合わせればよいか分かりにくいため電話番号の記載があると良いと思います。

事務局：本日の券の額面は案の段階であり、運行事業者と検討しながら連絡先を掲載するという方向で対応します。

座長：「フリー乗車区間」という言葉が“フリー乗降”と誤解されることも危惧されます。例えば、フリーという言葉を除いても伝わるのではないかと思います。

事務局：名称についても、誤解を与えないように事業者等と検討します。

委員：フリー乗車券（案）に特典とありますが、詳細が分かりません。具体的に何が受けられるのでしょうか。

事務局：現在、協賛いただいた企業や団体と詰めている段階ですが、例えばドリンクをいくら割引しますといったイメージになります。現在は空欄ですが、販売する際には特典内容を記載します。

委員：協賛いただいた団体が豊川市の東部に限られています。可能であれば市の西部にも協賛団体があればフリー切符の効果がより高くなると感じます。

事務局：協賛団体はこの3つで決定しています。今回は、コミュニティバスから豊鉄バスに乗り継いでもらいたいという思惑があったこと、今年度初めての取り組みであり、10月1日実施のため、時間的にも厳しい状況であったことからこのような結果になっています。次年度以降は、協賛団体を増やしていくことも考えています。

委員：フリー乗車券のPRとして、例として市の西部や東部にある具体的な施設を紹介し、ダイヤや乗り継ぎの時間の説明もあるとわかりやすく利用者が購入しやすいと思います。

事務局：チラシには協賛された企業の写真などの案内を載せたいのでモデルコースを記載するのは難しいと思います。ホームページには、モデルコースなどを載せたいと考えていて現在作成中です。

座長：何かご意見、ご質問はございますか。周知方法や連絡先の記載など、いただいたご意見を反映させることとしまして了承いただいたとさせていただいてよろしいでしょうか。

（異議なしの声あり）

座長：それでは、次の議事に進みたいと思います。協議事項2について、事務局は説明をお願いします。

事務局：続きまして協議事項「OD調査の調査概要」について説明します。「調査の目的」については1日フリー乗車券の実施期間中におけるバス利用者の移動実態の把握と、豊

川市コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線の乗り継ぎ状況を把握するために行います。次に「調査概要」について、調査の種類は、バス利用者の乗車したバス停と降車したバス停を調査する「OD調査」を実施します。対象路線は豊鉄バス新豊線・豊川線並びに豊川市コミュニティバス全線の合計12路線です。調査日は、豊鉄バス新豊線・豊川線は、平成26年10月21日（火曜日）、10月25日（土曜日）の計2日間、コミュニティバス各路線については平成26年10月21日（火曜日）から10月25日（土曜日）までの5日間、実施する予定となっています。また、調査方法は、豊鉄バス新豊線・豊川線、コミュニティバス豊川国府線並びに一宮線では調査員が各路線の全便に乗車し、聞き取りを行い、調査表を記入して回収します。その他の路線については、豊鉄タクシーさんのご協力をいただき運転手が車内にて調査票を配布し、利用者に記入してもらい回収します。15ページは実際に使用する調査表について示しています。乗降したバス停や乗換えの状況、運賃の支払方法、バスの利用頻度、これら3つの項目について調査を行います。以上で協議事項「OD調査の調査概要」についての説明を終わりますが、実施にあたり関係機関との調整や最終的な設問の修正などにつきましては、事務局に一任していただくことも含め、ご承認のほどよろしくお願いします。

座 長： 何かご意見、ご質問はございますか。

委 員： OD調査の実施時は、豊鉄バスの基幹バス路線については運転手がOD調査カードを配布し、その日に利用者に書いてもらい、回収するのでしょうか。高齢の方などで回答方法が分からない利用者がいた場合、乗務員に質問をしたりして乗務員に負担がかかるのではないかと懸念しています。

事務局： 今回のOD調査の実施方法として、豊鉄バスの新豊線・豊川線、豊川市コミュニティバスの豊川国府線、一宮線は調査員が乗車し、聞き取り等で調査を行います。これ以外の路線であるジャンボタクシーを使用する路線については、乗務員に調査を依頼する予定です。ジャンボタクシーの車内でのOD調査は昨年と同様に毎年同じ方法にて実施していますが、昨年度も支障があったという報告はないため特段問題はないと考えています。また、事業者の協力等は了承済みです。

委 員： 今回提案頂いたOD調査での把握事項として、普段の一般の利用者の利用具合の把握なのか、それとも1日フリー乗車券をどのように利用しているかに重点があるのでしょうか。どちらかを重点的に把握するとなると、調査の日程も検討する必要があると感じます。

事務局： 今回提案したOD調査の最大の目的は、フリー乗車券の利用者の乗り継ぎ状況を把握することです。乗降バス停以外に支払方法を尋ねる設問を設けることで、一般の利用者は支払方法がある程度把握可能であると考えています。

委 員： 今回のOD調査は全数調査でやるのですか。

事務局： 全数調査です。ある利用者が複数の路線を利用した場合、その都度ODカードを受け取りアンケートに回答する方法を考えています。

委 員： 全数調査で行うとすれば、調査の工夫次第で、乗り継ぎ先などをある程度の精度で捉えることはできないでしょうか。

事務局： OD調査のカードに乗る前にどんな公共交通を利用したのか記載する部分があり、

方面も把握できます。記入項目が多いと利用者の負担が大きくなるため、具体的には難しいと思います。ただ乗り継ぎの路線と方向は把握できるような調査様式になっています。

座 長： 豊川市外へ出る場合は降車のバス停は分からない、市外から入ってくる場合は乗車のバス停は把握できないが、市内の移動に関してはデータを把握できるという理解で良いですか。

事務局： 回答する路線よりも前に利用した公共交通が何かは把握できますが、乗車場所は把握できません。前に利用したバスのODカードと突合しなければできません。

座 長： 乗り換え先との突合を考えるのであれば、時間や便数に丸をつけるなどの方法が考えられます。ご検討ください。

委 員： OD調査の実施日について、例年10月下旬に実施しているのでしょうか。10月は年間を通して利用者数が多い時期であるためフリー乗車券への移行を調査するためには参考になるのだろうが、例えば国が主体となって実施する交通事業者のOD調査の時期は、平均的な利用のある時期として、連休あけで梅雨の前である5月または11月に実施するケースが多いです。夏休みを越えると学生の利用が落ち込むこと、10月は台風の影響も懸念され、冬場は利用が落ち込むためです。フリー乗車券のデータを調査する目的であるならば、実施日は11月にずらすことも検討してみてはどうでしょうか。

事務局： 昨年はOD調査を9月の終わりに実施したため、時期に違いがあると比較が難しいため10月に設定しました。ご指摘を踏まえ、実施時期に関しては、検討したいと思います。

座 長： 実施時期の判断は難しいが、10月に実施するのであれば、ご利用の多い時期に実施したという前提のうえで分析していくことが大切です。平均的な利用だとするならば11月ということです。次回の会議に向けてデータの入力や分析の時間を設ける必要も考えての判断だと思いますので、分析の仕方を整理して決めていただければと思います。

座 長： 何かほかにご意見、ご質問はございますか。それではご了承いただいたとしてよろしいでしょうか。

（異議なしの声あり）

座 長： それでは、次の議事に進みたいと思います。協議事項3について、事務局は説明をお願いします。

事務局： それでは、協議事項「御津基幹路線・御津地区地域路線の運行計画の変更」について説明します。「御津線の運行計画の変更」についてです。基幹路線「御津線」については、国道23号線の蒲郡バイパスまでの開通による国道1号線の渋滞に伴いダイヤの一部変更を行います。なお、運行経路、バス停位置、運行本数などの変更はありません。運行概要の変更部分については、赤字で示しており、所要時間は国府駅止まりの便については17分から18分に、市役所までの便については51分が50分から61分に変更となります。なお、これらの変更については平成26年10月1日を予定しており、広報とよかわやホームページ等で周知を行います。変更後の運行ダイヤについてはページ右側に示しておりますので後ほどご覧ください。続きまして「御津

地区地域路線の運行計画の変更」についてです。御津地区地域路線のルート上で橋の架替や道路改良工事が行われる予定となっており、交通規制が長期間にわたることから、運行経路、バス停位置、ダイヤについて一部変更を行います。運行概要の変更部分については、赤字で示してあり金野北部小線の系統では延長が6.1kmから6.5kmへ、赤根大草線の系統では20.7kmから20.1kmに、下佐脇御馬線の系統では18.6kmから19.8kmとなり、あわせて所要時間も一部で変更となります。なお、変更は、御津地区地域協議会にて承認されており、変更は平成26年10月1日を予定しています。続きまして20ページ、御津地区地域路線の系統ごとの路線図です。国道23号線に近接する沔野地区にある「御津橋前」バス停については、橋梁の架替工事により経路が不可能となるため、関係地権者の了解を得て、国道23号線「西方」交差点に近接する民有地に移設し、併せて経路の変更を行います。また、ページ右上、右下には道路改良工事に伴う、それぞれの系統ごとの変更経路を示していますが、これらについては経由するバス停の変更はありません。以上で協議事項「基幹路線・地域路線の運行計画の変更」について説明を終わりますが、運行計画の変更に伴う関係機関への手続きを一任していただくことも含めて、ご承認の程よろしく願います。

座 長： 何かご意見ご質問はございますか。

委 員： 私は御津地域の交通会議には4回ほど出席しました。当地区は非常に道路が狭く車両が右左折できるのかを検討するため、1回に3時間程の時間をかけて綿密に検討してきた成果が只今の事務局の説明の工事期間中の路線変更案です。御津川にかかるコンクリート橋の工事は概ね2年かかる予定です。また、御津中学へ行く一般市道の歩道を拡張する工事については、狭幅員道路であるため通行止めになる予定です。資料20ページ右下の図は2年間の道路の拡張工事で、御津の南部地区の南消防署が新設されたため、国道23号線まで出て行く道路を広くし救急車の移動をスムーズに行えるようにこちらの拡張工事を行います。こちらでも現地を視察して決定したものです。どちらも、御津地区地域路線の路線変更には、利用者への周知をしていくことが非常に難しいと議論になりました。回覧板に詳細な図面を落とし込み、広報活動をしたいと考えています。

座 長： なにかご意見ご質問はございますか。バス停の移設があるので協議はととのっていますか。

事務局： 道路上から民地に移るということで、公安の承諾ではなく、私有地の承諾を頂いています。

委 員： 資料16ページの御津基幹路線のダイヤについて確認があります。変更後のダイヤについて、3便や5便は国府駅にて10分間の休憩時間が設けられていますが、これは実態としてどうなのでしょう。労働基準法に運転手は4時間半以内に30分以上休憩は取らなくてはならないという規定があります。休憩時間の規定として、最低10分単位は分割できますが、実態に則してということになるのでダイヤ上の休憩時間が10分丁度で余分がないため、遅延が理由での改正を考えると、労働基準法に抵触する可能性があり気になりました。豊鉄タクシーさんと微調整をお願いします。

座 長： 委員のご指摘は運行上重要なことなので、運行事業者および豊川市も交えて必ず確

認するようお願いします。国道１号の混雑は、日によってばらつきがあると考えられるため、ある１日だけの実態でダイヤを決定せずに、長期的に混雑実態をチェックしていかなければなりませんので、よろしくお願いします。

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「御津基幹路線・御津地区地域路線の運行計画の変更」については、ご了承いただいたとしてよろしいでしょうか。

（異議なしの声あり）

座 長： 次に次第３「その他」に入ります。それでは、事務局から連絡などがあれば、お願いします。

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す。多くのご意見をいただきましたので、可能なものから順次改善、対応を行っていきたいと思います。次回会議については、１２月２５日午後１時３０分、本日と同じ会場で開催の予定であります。改めて、事務局から文書にて、ご案内をいたしますので、ご出席にご配慮いただきますようお願いいたします。

座 長： 他に何かございませんか。他にないようですので、これで第２２回豊川市地域公共交通会議を終了いたします。本日は、長時間にわたり、ありがとうございました。

（以 上）