

第35回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：平成29年12月26日（火） 13：30～15：45
- 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 一寛 委員 （豊川市市民部）
桑原 良隆 委員 （愛知県振興部 塚崎 有里 代理出席）
長縄 則之 委員 （豊鉄バス株式会社）
浅野 丈夫 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 小林 裕之 代理出席）
鈴木 栄一 委員 （愛知県タクシー協会豊川蒲郡支部）
乙部 法行 委員 （豊川市連区長会）
丸山 佳巳 委員 （一宮地区区長会）
今泉 伸啓 委員 （御津連区）
美馬 ゆきえ 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）
長坂 和俊 委員 （愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
岡田 英雄 委員 （中部運輸局愛知運輸支局）
山本 進一 委員 （中部地方整備局名古屋国道事務所）
柴田 厚 委員 （愛知県東三河建設事務所）
柴谷 好輝 委員 （豊川市建設部）
彦坂 光成 委員 （愛知県豊川警察署）
伊豆原 浩二 委員 （愛知工業大学客員教授）
松尾 幸二郎 委員 （豊橋技術科学大学助教）
- 4 欠席者：山根 良司 委員 （音羽連区）
藪田 誠 委員 （小坂井連区）
- 5 事務局：鈴木次長（豊川市市民部次長兼人権交通防犯課長）
吉田課長補佐、小木曾係長、尾崎主任、松下主事（人権交防犯課）
- 6 傍聴人：5人
- 7 次第
 - (1) 報告事項
議題1：平成29年11月までの豊川市コミュニティバスの運行実績について
議題2：OD調査結果について
議題3：平成28年10月の路線・運賃体系変更後の効果の検証について
議題4：豊川市コミュニティバスのバス停位置及び運行ルートの変更について
議題5：利用促進イベントの取り組み結果について
議題6：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：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、年末の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すので、今回の会議は公開とさせていただきたいと思います。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が、音羽連区の山根 良司 委員、小坂井連区の藪田 誠 委員はご都合により欠席されています。

また、愛知県振興部交通対策課の桑原 良隆 委員の代理として、塚崎 有里 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、小林 裕之 様にご出席いただいておりますので、あわせて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、この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、より効果的、効率的な運行を目指しております。

昨年10月に行った路線・運賃体系の変更後、利用者数は、一時、落ち込んだものの平成29年2月以降は前年同月と比較して増加に転じ、9月は1か月の利用者数としては運行開始以来、過去最高の利用者数となり、この変更が少しずつ定着してきたのではないかと考えております。

さて、本日の会議では、10月に実施いたしました利用動向調査、OD調査の結果などから、この路線・運賃体系の変更後の効果の検証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、ご協議いただきたいと存じます。

後ほど事務局から、説明させていただきますので、よろしくお願いいたします。

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ため、ご指導賜りますようお願い申し上げ、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、よろしくお願いいたします。

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、よろしくお願いいたします。

ここからは、座長にて会議の進行をお願いいたします。

座 長： それでは、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、こすもすの会の中野 瑛紀子 委員と、とよかわ子育てネットの伊奈 克美 委員をお願いいたします。後日、事務局より議事録を送付させていただきますので、ご確認の上、署名・捺印をよろしくお願いいたします。

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。

2の報告事項(1)「平成29年11月までの豊川市コミュニティバスの運行実績について」事務局より説明・報告をお願いします。

事務局： それでは、報告事項(1)「平成29年11月までの豊川市コミュニティバスの運行実績について」ご説明させていただきますので、A3版の「第34回豊川市地域公共交通会議資料」の1ページをご覧ください。

「1-1 豊川市コミュニティバス利用者数の推移」についてご説明いたします。

中段の折れ線グラフをご覧ください。ここでは、平成25年度以降の豊川市コミュニティバス利用者数の推移を年度別に示しております。水色の折れ線グラフが平成25年度、緑色が平成26年度、紫色が平成27年度、オレンジ色が平成28年度、そして、赤色が平成29年度のものとなっております。

平成28年10月の路線・運賃体系の変更以降、利用者数は、運行開始以来、過去最高の利用者数を記録した平成27年度の各月と比較して減少傾向が続いておりましたが、平成29年2月以後は増加に転じ、特に、平成29年7月以後の月間利用者数については、過去最高の8,000人前後で推移しています。

なお、平成23年11月の運行開始から平成29年11月までの73か月間の利用者総数は、約49万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」についてご説明いたします。

路線・運賃体系の変更を行った平成28年10月以降のうち、前年同月の利用者数を上回っている平成29年2月から11月までの合計利用者数を前年同期間と比較すると、基幹路線及び地域路線のすべての路線で前年同期間の利用者数を上回る状況となっております。

次に、「1-3 定員超過時に追加運行した臨時便の運行状況」についてご説明させていただきますので、会議資料2ページをご覧ください。

まず左側上段のグラフですが、平成29年4月以降で、定員超過時に追加運行した臨時便の運行回数を示しております。ゆうあいの里小坂井線と音羽線で臨時便が多く運行されていることが見てとれますが、具体的な臨時便による輸送人数は、中段のグラフのとおりとなっております。

また、下段のグラフでは、路線別・便別の臨時便の運行回数を示しておりますが、ゆうあいの里小坂井線のゆうあいの里行き1便と音羽線の市役所行き1便で多いことから、特に朝の時間帯で市中心部方面へ向かう移動ニーズが集中していることがわかります。

次に、2ページ右側のグラフは、特に臨時便の運行回数が多い、ゆうあいの里小坂井線のゆうあいの里行き1便と音羽線の市役所行き1便の臨時便利用者の乗降バス停を示しております。ゆうあいの里小坂井線では、「小坂井支所」から「豊川市民病院」の区間と、「豊川体育館前」から「ゆうあいの里」の区間で定員超過し、臨時便を運行することが多くなっております。また音羽線では、「音羽郵便局」を中心としたその前後のバス停から、「国府駅」、「豊川市民病院」、「豊川体育館前」の区間で定員超過し、臨時便を運行することが多くなっております。

運行事業者にも確認をしたところ、乗務員も定員超過が発生しやすい区間を把握しており、迅速に臨時便を手配する体制を整えていることもあり、現時点では利用者の方から苦情が寄せられたことはございませんが、今後とも継続的に臨時便の運行状況を確認し、運

行事業者とも連携を図りながら、利用者の利便性が、極力損なわれることがないように配慮していきたいと考えております。

以上で、報告事項（１）「平成２９年１１月までの豊川市コミュニティバスの運行実績について」の説明を終わらせていただきます。

座 長： これについて、何かご意見等はございますか。

委 員： 臨時便の運行が夏以降多いようであり、利用者が増えて、運行している方から見れば嬉しいことではありますが、利用者にとっては待ち時間の長さが気になると思われます。実際に臨時便は定時便より何分ほど遅れて準備がされているのでしょうか。今後、あまりにも多いようであれば、朝の時間帯に多い理由の把握や、対策の検討も必要になってくると思いますがいかがでしょうか。

事務局： 臨時便はジャンボタクシー車両で運行する路線で発生しています。ジャンボタクシー車両の定員は９名ですので、バス停で乗車人数が９名を超えた時点で、運転手から配車センターへ連絡を取り、速やかに臨時便の代替車両を現地の方へ急行させています。運行事業者を確認したところ、この臨時便が集中しているゆうあいの里小坂井線、音羽線ともに、概ね１０分程度で現場の方へ代替車両を急行できていると聞いています。現時点では利用者からの苦情は特に聞いていませんが、あまりにも待たせる時間が長すぎるとバス離れにも繋がるという懸念もあるので、事務局としては利用される方を極力待たせることが無いような体制を運行事業者とも連携を図りながら整えています。

臨時便は朝の１便に集中している点から、豊川市民病院やゆうあいの里へ行く方の利用が集中しており、この２路線で多くの臨時便が発生していると考えています。それ以外の時間帯の便では臨時便はあまり発生していないので、まずはこの状況が今後増え続けるのかどうかを注視し、さらに今後増え続けていくようなことがあれば、何らかの対応策も検討したいと考えています。

委 員： 超過が多くなっている所では、いつも同じ利用者が利用しているのでしょうか、それとも毎回違う利用者なのでしょうか。

また、なるべく待ち時間を少なくする工夫として、超過する前のバス停での乗降具合によって、臨時便を出すべきかどうかを判断しても良いのではないかと思います。

事務局： 臨時便の利用者の追跡調査まではできていませんが、恐らく週に何回か豊川市民病院やゆうあいの里へ行く為に利用されている中での何便かで臨時便が発生している状況であり、毎回同じ方ではないと思われます。運行事業者としてもある程度、臨時便が発生しやすい区間やバス停も承知しているので、臨時便が発生しそうな場合は、事前に運転手から配車センターの方へ準備のための連絡をすることはできると思います。しかしながら、臨時便の運行は運行経費が余分に必要となります。臨時便は必要な状況であると確認ができてからの運行となるため、まずは、利用者を極力お待たせしないように運行事業者と十分な連携を取りながら対応したいと思います。また、臨時便の利用者については、普段運転をしている乗務員であれば、同じ利用者かどうか分かると思われるので、事務局の方でも状況を把握するようにして行きたいと思います。

座 長： 臨時便の運行が増えるようであれば、車両の大きさの話も含めて検討していかなければなりません。利用者にとっては時間の制約があり、１０分程度で臨時便が到着するという内容ではありますが、それで利用者の気が焦ってしまうことがないようにしたいと思いま

す。運行事業者と連携を図ることも重要ですが、臨時便が発生した時に臨時便を利用した方の意見等もぜひ聞いていただいて状況を確認してもらいたいと思います。利用者が増えてくることはありがたいことですが、このように臨時便の問題も発生しています。今後、この状況がさらに拡大するようであれば皆さんと知恵を絞って検討していきたいと思います。

他によろしいでしょうか。特にご意見等なければ次の議題に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調査結果について」 ご説明させていただきますので、会議資料３ページをご覧ください。

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」についてご説明いたします。

３ページ左側の表をご覧ください。コミュニティバスについては、平成２９年１０月２４日の火曜日から２８日の土曜日までの５日間、豊鉄バスの新豊線・豊川線については、１０月２４日の火曜日と１０月２８日の土曜日に各路線の全便において調査を行いました。全体では、昨年調査よりも多い、２，４２３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、こちらには性別、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。

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、最下段の合計を見ていただきますと青色の男性が４１％、女性が５９％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、（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、６０歳以上の高齢者層が全体の６割を占める結果となっております。

続きまして、会議資料４ページ（３）利用目的のグラフをご覧ください。全体では買物及び娯楽・社交・食事の目的の利用割合が最も多く、次いで通院、通勤の目的の順で多くなっております。

次に、（４）利用頻度についてですが、全体では、１週間に１回以上利用する割合が約７割を占めております。

次に、（５）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が３３％となっております。また平成２８年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、昨年度調査よりも２％程増加していますが、３％程度に留まっている結果となっております。

最後に、（６）共通ゾーン制導入の認知度については、オレンジ色の「知っていた」とする回答が３６％に留ま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、比較して見まし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、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5ページをご覧ください。

「2-3 OD調査移動数の結果概要」についてご説明いたします。ここからは、バスの路線ごとの利用傾向をグラフで示しております。

では、最初にグラフ等の見方についてご説明させていただきますので、5ページ左側、上段の棒グラフをご覧ください。このグラフは、平成27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、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、左側中段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、「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、左側下段の「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、棒グラフは比較的長くなっており、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。

5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」及び「上宿」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」では「国府駅」から乗車し「ゆうあいの里」で降車、「豊川駅前」から乗車し、「豊川体育館前」で降車する利用が多くなっており、

続きまして、会議資料6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」、「本野」で乗車し「豊川駅前」で降車する利用が多く

なっており、「上千両集会所方面」でも「豊川駅前」で乗車し「本野」で降車する利用が多くなっております。

次に、6 ページ右側（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「豊川市民病院」から乗車し「西小坂井駅」で降車する利用と、「ゆうあいの里」から乗車し、「豊川体育館前」で降車する利用が多くなっております。一方、「ゆうあいの里方面」では「豊川体育館前」で乗車し、「ゆうあいの里」で降車する利用、「西小坂井駅」で乗車し、「豊川市民病院」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7 ページをご覧ください。（5）一宮線では「本宮の湯」から乗車し「豊川駅前」で降車する利用、「豊川駅前」から乗車し「本宮の湯」で降車する利用がその多くを占めており、「本宮の湯」へ行くこと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、7 ページ右側（6）音羽線についてですが、「市役所方面」では「音羽支所」から乗車し、「国府駅」で降車、「音羽郵便局」から乗車し、「豊川体育館前」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「国府駅」、「ヤマナカ御油店」から乗車し、「音羽郵便局」、「音羽支所」で降車する利用、「豊川市民病院」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。

続きまして、会議資料8 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「御津支所」から乗車し、「国府駅」、「豊川市民病院」で降車する利用や「国府駅」から乗車し「豊川市民病院」で降車する利用が多くなっております。一方、「あかね児童館方面」では「国府駅」から乗車し「愛知御津駅前」で降車する利用が多くなっています。

続きまして、ページを飛ばしていただいて、会議資料12 ページをご覧ください。（12）豊鉄バス新豊線・豊川線についてご説明いたします。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」、「南部中学校前」、「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、「豊橋方面」では「免許センター前」、「豊川体育館前」、「心道教前」、「南部中学校前」、「高見」から乗車し「豊橋市内」で降車する利用が多くなっております。

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各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。

続きまして、会議資料13 ページをご覧ください。

「2-4 乗継の状況」についてご説明いたします。13 ページ左側上段は、バス乗車前の鉄道やバスとの乗継状況の有無を路線別に示しており、下段はバス降車後の鉄道やバスとの乗継状況の有無を路線別に示しております。

上段の乗車前の乗継状況については、「一宮線」、「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、バス降車後の鉄道やバスとの乗継状況については、「千両三上線」ではその割合

が24%となっており、他の路線と比較して特に高くなっております。これは後段でもご説明いたしますが、「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10%となっております。

次に、13ページ右側（3）各路線別の乗継状況についてご説明いたします。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。

鉄道と接続するバス路線では、鉄道との乗継割合の多さが目立っておりますが、平成28年10月の路線・運賃体系の変更によって、豊川市コミュニティバスの基幹路線と豊鉄バスの新豊線・豊川線との乗継が、昨年度調査よりも多く見られるようになっております。

次に、会議資料14ページをご覧ください。

（4）主な乗継の状況についてご説明いたします。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の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、調査期間中に10人以上の乗継利用があったバス停は、昨年10月の路線・運賃体系の変更直後の調査時点では、「音羽支所」バス停と「豊川駅前」バス停の2箇所だけでしたが、今回の調査では、さらに「豊川市民病院」バス停と「国府駅」バス停においても10人以上の乗継利用がありました。

昨年10月の路線の変更では、姫街道の豊川市民病院と市役所の区間において、基本的には豊鉄バス新豊線・豊川線と豊川市コミュニティバスの並走を解消し、豊川市民病院より西側の区間の輸送はコミュニティバス、東側の区間の輸送は豊鉄バスが担う形としましたが、「豊川市民病院」バス停や「国府駅」バス停での乗継利用が増加している結果から見ても、この変更が利用者に浸透してきているものと考えられます。

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・名鉄線との乗継、「国府駅」バス停における豊川国府線・御津線と名鉄線との乗継や「名電赤坂駅」バス停における音羽地区地域路線と名鉄線との乗継利用が多くなっております。

調査結果のまとめとしましては、平成28年10月の路線の変更により、乗継ポイントとなる「豊川市民病院」や「国府駅」など、豊川市民病院より西側の交通結節点での乗継利用が増加し、今回の変更が利用者に浸透してきているものと考えられますが、乗継利便性については、更に周知・広報を進め、利用者の増加に努める必要があるものと考えております。

以上で、報告事項（2）「OD調査結果について」の説明を終わらせていただきます。

座 長： これについて、何かご意見等はございますか。

委 員： 調査は、非常に細かい部分まで分析していると思います。会議資料4ページの運賃の支払い方法で共通1日フリー乗車券の利用が3%と昨年度調査より増加していますが、まだまだ少ないようです。共通ゾーンの認知度も36%とそれほど伸びていません。利用者はいろいろ認識している部分もあると思いますが、利用していない方に周知がうまくいっていない結果であると感じたので、周知をどのように考えているのかお聞きしたいです。

もう1点は感想ですが、昨年の路線・運賃体系の変更について、調査からは非常に良い傾向が出ていると思います。バスや鉄道がネットワーク化していることが重要と捉えている中で、会議資料14ページのとおりバス同士、バスと鉄道との乗継が非常にうまくいっ

ていると感じました。このようなデータが出てきたことは非常に良い傾向であり、ますます進展するように続けていただきたいと思います。

事務局： 共通１日フリー乗車券や共通ゾーンを利用していない方に、いかにしてＰＲしていくかがポイントになると思われます。昨年の１０月の導入時にポスター等で周知を行ったがまだまだ認知度が伸びていないことから、バスだけではなく、鉄道、タクシーも含めた公共交通の利用促進に関するポスターを本年度３月までに作成し、認知度が低い部分も重点的にＰＲ・周知していきたいと考えています。

委員： チラシやポスターだけでなく、地域へ口頭でも伝えていくことも重要です。

座長： 豊鉄バス新豊線・豊川線も同じようにＯＤ調査を実施していますが、豊鉄バスの利用者には豊橋市居住者の方も入っているのでしょうか。豊橋市居住者にとっては、共通ゾーンの認知は低いかもしれません。豊鉄バスとコミュニティバスが同じ料金の仕組みで同じように使えるという点で認知度が低い可能性もあります。コミュニティバスや路線バス、鉄道などをあまり区別せずに、皆さんに分かっていただくことが必要であるので、ぜひお願いしたいと思います。乗継のバス停の表示や待合空間については、改善するための意見をいただけたらそれを参考にしていけると良いと思います。ユニークな使い方、上手な使い方、使い方のアイデアを利用者に聞いていくのもひとつの方法であると思います。

全国でコミュニティバスが最初に運行されたと言われる武蔵野市では、ある母親が小学生の子どもにバス停で１００円を渡して「二周回ってきなさい」と言ったそうです。周回に約１時間かかるので１００円で時間を買ったとのことでした。ひとつの例としての話であり、方法の良し悪しはここでは置いておきますが、バスを移動手段としてではなく別の観点で捉えるのも１つのアイデアであると思います。

座長： 他にご意見等はございますか。今回は分析の一部であるので、これからも継続して解析をして行きます。会議資料４ページのとおり、少し使い方に幅が出てきているとも感じます。このあたりのことも含めて、今後にご意見をいただければと思います。

他によろしいでしょうか。特にご意見等なければ次の議題に進めさせていただきます。

続きまして、報告事項（３）「平成２８年１０月の路線・運賃体系の変更後の効果の検証について」事務局より説明・報告をお願いします。

事務局： それでは、報告事項（３）「平成２８年１０月の路線・運賃体系変更後の効果の検証について」ご説明させていただきますので、まず始めに別冊資料の最終ページ「２．アピールポイント」をご覧ください。

路線体系の変更内容についてご説明いたします。路線体系の変更前は、豊川市コミュニティバスは、１路線１車両で運行するという制約がある中で、便数の少なさが課題となっていました。その一方で、豊川駅前から豊川市民病院の区間においては、豊川市コミュニティバスの豊川国府線、音羽線、御津線と豊鉄バスの新豊線・豊川線が並走するという、大変不効率な路線体系となっていました。

そこで、豊川市コミュニティバスについては、特に移動ニーズの高い豊川市民病院より西側の区間の便数をできる限り増やすため、豊川市民病院より東側の区間については減便し、その分の余裕を活かして、豊川市民病院より西側の区間での増便を図りました。

その結果、豊川市民病院より東側の区間については、豊鉄バス新豊線・豊川線主体の運行区間となりましたが、事務局といたしましては、特に豊川市民病院を跨ぐ東西の移動に

ついて、豊川市コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線の乗継がうまくされているのかどうかという点と、乗継が生じることに伴う利便性の低下から、市内全体のバスの利用者数が落ち込まないかという点を懸念しておりましたので、この２点にポイントを絞って変更後の効果の検証を行いました。

では、先に市内全体のバスの利用者数の検証についてご説明したいと思いますので、左側下段の「路線体系の変更後の利用者数」の表の、豊川市コミュニティバスの行をご覧ください。

豊川市コミュニティバス利用者数については、豊川市民病院より西側の区間は増便をしましたので増加していますが、東側の区間は減便をしているため減少しています。豊川市コミュニティバスの市内全体で見た利用者数はどうかと申しますと、増加をしています。

市内全体の利用者数の増加については、A3版の「第35回豊川市地域公共交通会議資料」の15ページ、(1)「路線別の利用者数の変化」の①豊川市コミュニティバスのグラフをご覧ください。ここでは、変更が利用者に浸透し始めたと考えられる平成29年2月から9月までの利用者数を昨年同時期と比較しております。青色の棒グラフが変更前の平成28年2月から9月までの利用者数合計、赤色の棒グラフが変更後の平成29年2月から9月の合計となります。基幹路線・地域路線の計10路線のうち、音羽地区地域路線と御津地区地域路線を除く8路線において、変更後は変更前を上回る結果となっています。

次に、別冊資料に戻っていただき、「路線体系の変更後の利用者数」の表の、豊鉄バス新豊線・豊川線の行をご覧ください。豊川市民病院より東側の区間につきましては、豊川市コミュニティバスを減便しましたが、その利用者が豊鉄バス新豊線・豊川線に流れたことにより増加しています。豊鉄バス新豊線・豊川線の市内全体の利用者数はどうかと申しますと、増加しています。

市内全体の利用者数の増加については、A3版の「第35回豊川市地域公共交通会議資料」の15ページ、(1)「路線別の利用者数の変化」の②豊鉄バス新豊線・豊川線のグラフをご覧ください。豊鉄バスさんで実施した6月のOD調査結果、また、本市で実施した10月のOD調査結果をみても利用者数は増加しています。

以上より、豊川市コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線のいずれにおいても、市内全体の利用者数は増加する結果となり、懸念していた1点がまずは解消されました。

なお、豊川市コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線の豊川市民病院の東・西の区間における増減の詳細につきましては、A3版の「第35回豊川市地域公共交通会議資料」の15ページから21ページまで、様々な切り口から分析しておりますので、後ほどご覧ください。

続いて、もう1つの懸念事項である豊川市民病院での乗継状況の検証についてご説明いたしますので、ここからはA3版の「第35回豊川市地域公共交通会議資料」に戻っていただき、22ページをご覧ください。

(5)「乗継利用の変化の状況」についてご説明いたします。22ページ中段の「OD調査期間(5日間)の豊川市民病院バス停における乗継利用の変化」のグラフをご覧ください。平成28年10月の路線体系の変更により、豊川市民病院バス停は東西の新たな交通結節点となりましたが、OD調査の結果からは、豊鉄バスと豊川市コミュニティバスとの乗継、豊川市コミュニティバス相互の乗継ともに大幅に増加したことがわかります。こ

の結果と先ほどの豊川市全体のバス利用者数の増加という結果から、豊川市民病院を跨ぐ東西の移動について、豊川市コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線の乗継がうまくいっているのかどうかという２点目の懸念についても解消されました。

しかしながら一方で、路線・運賃体系変更後の課題も見えてきました。ここからは、その課題についてご説明いたしますので、２２ページ（６）「運賃体系の変更に関する認知度と効果の検証」をご覧ください。

まず、①「共通ゾーンの認知度」についてですが、１０月に実施したＯＤ調査の結果からは、平成２８年度と平成２９年度で進展が見られませんでした。利用頻度が高い方の認知度はやや向上しています。また、利用頻度が低い方ほど「知らない」と回答した割合が大きいことから、認知度の向上に向けて周知・ＰＲを継続していく必要があると考えられます。

次に、②「共通１日フリー乗車券の利用割合」についてご説明いたします。販売枚数については、平成２８年１０月の通年販売開始以降、上段のグラフのとおり増加傾向にありますが、豊鉄バスとコミュニティバスとの乗継利用者の共通１日フリー乗車券の利用割合は、下段のグラフのとおり、３７％にとどまっていることから、お得感の周知・ＰＲを継続していく必要があると考えられます。

以上、これらの検証結果をまとめますと、平成２８年１０月の路線体系の変更により、豊川市民病院より西側の区間の豊川市コミュニティバス利用者数は増加し、東側の区間の利用者数は減少したものの、この東側の区間の減少分は、豊鉄バス新豊線・豊川線の東側の区間の利用者数の増加がカバーし、なおかつ、豊川市コミュニティバスと豊鉄バス新豊線・豊川線の利用者数全体としても増加傾向にあり、両者がより一体となった交通網・ネットワークを構築できたということになるのではないかと考えられます。

しかしながら、共通ゾーンや１日フリー乗車券については、利用者全体で見るとまだ十分に浸透しておらず、利便性の周知・ＰＲを継続して行っていくことで、更に利用者の増加につなげていくことができるのではないかと考えております。

以上で、報告事項（３）「平成２８年１０月の路線・運賃体系変更後の効果の検証について」の説明を終わらせていただきます。

座 長： これについて、何かご意見等はございますか。

委 員： 豊川市民病院の西側の利用区間と東側の利用区間はそれぞれ重ならないということでしょうか。豊川市民病院を跨いでいる利用が、変更前後でどのように変わったかが分かるデータがあると良いと思いました。

会議資料２２ページの共通１日フリー乗車券の利用割合について、豊鉄バスとコミュニティバスを乗継利用すると基本的には４００円必要となり、往復では８００円であるため、本来ならば１日フリー乗車券を使った方がお得であるにも関わらず、３７％しか使っていないという認識で良いでしょうか。

事務局： 豊川市民病院の西側と東側を跨いでいる方の利用については、そこまでの細かい調査をしていないため、データを持ち合わせていません。豊川市民病院より東側の区間のコミュニティバスの便数をかなり減便したことにより、跨いでバスを利用する方は豊鉄バスに乘継利用する必要があります。ＯＤ調査期間内ではその乗継利用が昨年度調査よりもかなり増えている事の結果を踏まえると、年間では乗り継がれて利用されている方が相当数いる

と思われます。

一方で、音羽線を見ると午前中に市役所への直通便が1便だけありますが、豊川市民病院より東側の区間の利用が昨年度調査と比べると若干増えているので、利用者が乗り継ぎせずに直接行ける便を選んで利用していただいている可能性もあります。

1日フリー乗車券の利用割合については、豊鉄バスとコミュニティバス間において乗り継いだと回答している方に対して、クロス集計をした結果です。1日フリー乗車券を使った方がお得であるにも関わらず、実際の利用は37%という結果ですので、運賃面で損をして乗車している方が多くいる可能性もあります。ただ、コミュニティバスは障害者の利用も割合もかなり高く、1日フリー乗車券を使うよりも障害者割引の適用を受けた方が、運賃は安いです。豊川市民病院を跨ぎ、さらに豊鉄バスとコミュニティバスを乗り継ぐ場合については正規の現金での運賃と比べると1日フリー乗車券の方がお得ですので、そのお得さの周知・PRも今後の課題であると思います。

座 長： 他にご意見等がなければ、後からでも結構ですので、気づいた点があれば事務局までお願いしたいと思います。効果と検証は良かった点も見つかりましたが、課題も見えてきています。この課題をなんとか解消するべく、事務局も考えていますのでご意見があればお願いしたいと思います。

他によろしいでしょうか。特にご意見等なければ次の議題に進めさせていただきます。

続きまして、報告事項（４）「豊川市コミュニティバスのバス停位置及び運行ルートの変更について」事務局より説明・報告をお願いします。

事務局： 続きまして、報告事項（４）「豊川市コミュニティバスのバス停位置及び運行ルートの変更について」ご説明させていただきますので、会議資料23ページから28ページをご覧ください。

まず、バス停位置の変更についてですが、23ページのとおり一宮地区地域路線「六部公会堂前」バス停、24ページのとおり御津地区地域路線「御津交番前 石国産業前方面」バス停、25ページのとおり豊川国府線「六光寺 ゆうあいの里方面」バス停、26ページのとおり豊川国府線・音羽線・御津線共用の「下野川 市役所方面」バス停の移設を行いました。詳細につきましては、資料に記載のとおりですので、後ほどご確認ください。

続きまして、運行ルートの変更についてですが、会議資料27ページから28ページをご覧ください。御津地区地域路線の「御津交番前」バス停から「石国産業前」バス停の区間において、新幹線高架橋工事による道路の交通規制に伴い、工事期間中は、運行ルートやバス停の位置について、一部変更を行います。また、工事完了後は、通常の運行ルートに戻して運行を行います。詳細については、会議資料に記載のとおりですので、後ほどご確認ください。

なお、いずれの変更においても公安委員会、運行事業者、道路管理者、近隣地権者などの関係機関等との協議を終え、合意を得ています。

以上で、報告事項（４）「豊川市コミュニティバスのバス停位置及び運行ルートの変更について」の説明を終わらせていただきます。

座 長： これについて、何かご意見等はございますか。

座 長： 安全性の確保は当然重要です。公安委員会、事業者など関係機関等とも調整・確認をした上で変更し、運行するということであるので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

御津地区地域路線は、時刻表の変更はなくて大丈夫でしょうか。運行を始めて支障があったということはないですか。

事務局： 迂回ルートによる運行に関して、大きな遅延等の報告はありません。

座 長： 皆さんより何かご意見等はございますか。特にご意見等なければ次の議題に進めさせていただきます。

続きまして、報告事項（５）「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（５）「利用促進イベントの取り組み結果について」ご説明いたしますので、会議資料２９ページをご覧ください。

「５－１ 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。

下段の表をご覧ください。平成２９年度の利用者合計は、延べ２７８人で、昨年度比５７．３％と大きく減少しておりますが、これは、例年、主に音羽地区や御津地区から市役所北側にある市プールへの移動手段として利用されていたものが、本年度は天候の影響などにより、利用者が減少したことが大きいと思われます。また、市プール利用者数そのものが減少したことも影響したのではないかと分析しております。

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、８，８０６人となっており、昨年度と比較すると２，３４４人減少した結果となっておりますが、これは昨年度、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と連携して本事業を実施したことによる反動であると分析しております。

来年度につきましても、本年度の実績を踏まえ、運行事業者並びに東三河の各市町と連携しながら、引き続き本事業を行っていきたいと考えております。

以上で、報告事項（５）「利用促進イベントの取り組み結果について」の説明を終わらせていただきます。

座 長： これについて、何かご意見等はございますか。

座 長： 子どもたちに利用した時の感想を少し聞いていただければと感じます。この取り組みは今年度で６年続いており、若干マンネリ化しているかもしれません。夏休みを楽しみにしている小学生たちがどんな行動に移っているのか把握する必要があると思います。６年経つと社会的な動きがかなり変わり、子どもたちの生活スタイルにも変化が出ている可能性があります。子どもたちが夏休みに複数回利用してくれている可能性もあり、周知と認知度の差などを調査する必要があると感じます。また、豊鉄バスを利用すると結構遠くまで行けることが、子どもたちや保護者の皆さんに浸透しているのかも調査する必要があります。東三河全体での実行委員会において、利用状況把握や実態調査についてあまり費用をかけずに何らかの形で実施してもらえると良いと感じます。利用の増減の背景に着目してほしいです。小学校の先生に聞いてもいいかもしれません。今までと異なった視点でデータ把握を行ってもらえると良いと思います。

事務局： ご指摘のとおり、実行委員会でも子ども達に何らかの意見を聞く機会を設けてはどうか

との意見もあり話題となっています。今年度、豊川市は大きく減少していますが、東三河管内の他の市町を見ても軒並み減少している状況です。子どもの数そのものが減ってきている可能性もありますが、そのあたりも含めて実行委員会で様々な議論をしていきたいと思います。

座 長： ぜひお願いしたいと思います。

委 員： 先ほどの説明では「今年は天候が悪く市プールへ行く子どもの利用が少なかった」などの結果だけで利用促進の動きが見えません。例えば、利用した子どもたちの声が夏休みの日誌等に出ていると思いますが、多くは要らないのでこういう風に利用してここへ行ってみた等の感想が把握できると良いと思います。そんな使い方もできるという情報が、次の学年の子どもたちの利用に繋がると感じます。利用した小学生は数年後には中学生になってしまい、状況を把握するのは難しいと思いますが、子どもの日誌などの記録を数点引用してポスター等に載せると、学校や公共施設で子どもの目に留まりやすいのではないかと思います。1年に数回でも良いので、利用促進に努めていただければと思います。

座 長： 50円でどこまで行けるのかという企画を実施するのも良いのではないのでしょうか。豊鉄バスで行くと伊良湖まで行けます。子どもたちが楽しめるような企画をすると良いかもしれません。皆さんで何か考えがあれば、事務局の方へご連絡をお願いしたいと思います。東三河全体で何かできると良いと思うので、ぜひお願いします。

委 員： 子どもたちは町内の子ども会の行事には沢山参加しています。私たちの地域の子ども会でもボウリング大会でボウリング場のバスを利用して送り迎えをするということを何度か行っていますが、参加数がとても多いです。子どもたちにPRするのは学校ばかりではないので、このような場を活用して、地域の子どもの会や町内会とも連携してPRできると良いと感じます。「路線バス乗り継ぎの旅」はテレビで凄く人気がありますが、一度そのような思い切った企画やアイデアを出し合い、市民から募集して活路が見出せないかとも思いました。

座 長： 事務局の方で地域の方々とも話し合って、ぜひ検討していただければと思います。

委 員： 豊鉄バスとしても、効果を実感したいと考えています。利用した小学生のほか、利用しなかった小学生の意見も聞きたいので、できれば小学校で実際に児童に聞くことはできないかと思います。安全運行の面からどうしてもバスの車内で乗ってきた子どもに乗務員が直接ヒアリングすることは難しいので、アンケートや実態把握の方法を考えなければなりません。

座 長： 安全性も加味すると、意見やデータを集めるには難しく工夫が必要になりますが、ぜひ事務局の方でも検討していただきたいと思います。

他にご意見等はございますか。特にご意見等なければ次の議題に進めさせていただきます。

続きまして、報告事項（６）「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（６）「地域協議会意見交換会・勉強会について」ご説明させていただきますので、会議資料30ページをご覧ください。

前回会議にて、ご説明させていただいたとおり、「豊川市地域公共交通網形成計画」で位置づけている利用促進活動の取り組みとして、地域協議会を対象とした意見交換会・勉強

強会を平成29年9月27日に行いました。内容としましては、豊橋市コミュニティバスの、柿の里バスの運営主体となっている「石巻・下条地域交通推進委員会の取り組みについて」当委員会の会長さんにご講演いただいた後に、自由に質疑応答する形で意見交換を行いました。

主な意見交換の内容としましては、バスの支援会員を募集することによる収入補填の取り組みや、路線を活用したバスツアーを企画することによる利用促進策などがありました。

また、石巻・下条地域交通推進委員会より、地元からは生活圏・交通圏も踏まえ、豊橋市と豊川市の行政界を跨ぐバス路線の乗り入れについての要望もあるとのお話もいただきましたので、今後は、豊橋市とお互いの利用者増につながるような連携も、事務局を中心に意見交換を行いながら検討していきたいと考えております。

この意見交換会・勉強会を終え、参加者へ感想などをお聞きしたところ、非常に勉強になったなど、好意的なご意見を多くいただきました。来年度においても継続的にこのような事業を行い、地域路線の利用促進につなげていきたいと考えております。

以上で、報告事項（6）「地域協議会意見交換会について」の説明を終わらせていただきます。

座 長： これについて、何かご意見等はございますか。地域の皆さんは、感想でも構わないですがいかがでしょうか。

委 員： 豊橋市では、石巻・下条地区と同じような地域路線の組織が他に4つあります。石巻・下条地区の協議会の中でも、豊川市と連携し本事業への参加について報告しています。また、豊川市の事例も非常に参考になったと報告をいただいています。

座 長： こうして地域を跨いで意見交換をするのは大変良いことであると思います。

委 員： 石巻・下条地区の柿の里バスの発足時に関わりましたが、バスツアーの実施や車内で地元の農作物販売など、様々な企画を実施しています。バス停もほとんど皆さんで作っており、地域の協議会で報告する機会もあります。豊川市では9月の勉強会実施後に、それぞれの各地域で検討していこうという流れになったのでしょうか。

事務局： この会を終えた後、各地域協議会で主体的な取組みの具体化の検討にはまだ至っていない状況ですが、様々な取組みの紹介もいただき、豊川市の地域でできることが何かないかについて協議会の中では話題になりました。

また、豊橋市との行政境を跨ぐ連携に関して、豊川を挟んだ至近に千両三上線が運行されているので、石巻・下条地区の方から交通圏、生活圏を見据えた上での連携ができないかとの非常に良い話をいただきました。まず、互いの状況を知る所から始めようと、事務局同士の意見交換・打合せを11月中旬に実施しました。今後、引き続き勉強しながら連携について検討していきたいと考えています。

座 長： 石巻・下条地区の豊川市寄りの住民は、豊川市に生活圏があるのかもしれませんが。その可能性があるとするれば、千両三上線の延伸、バス停の設置など、様々な方法があると思いますが、なるべく早く実行に移すことをお願いしたいです。地域の方と話をする中で、様々な議論が出てくると思われます。その取りまとめには、ある程度ターゲットを決めて、いつまでに実現するという目標を立て、そのためにクリアする課題を明確にしていくという仕組みにしていけないとなかなか進まないのので、スケジューリングをある程度決めて整理していくと良いと感じます。過去にもこのような事例はあると思われるので、愛知運輸支

局とも相談しながら進めていただきたいと思います。市域を跨ぐと、地域間幹線系統のような話も出てくるため、県とも情報交換をしてもらえると良いです。勉強会は来年度も継続すると思いますが、ぜひ続けていただいて良い方向に進めてほしいと思います。

他によろしいでしょうか。特にご意見等なければ次の議題に進めさせていただきます。

続きまして、協議事項（１）「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・提案及び報告をお願いします。

事務局： 続きまして、協議事項（１）「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３１ページをご覧ください。

「７－１ 地域公共交通確保維持改善事業の評価」についてですが、現在、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。国の実施要領では、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て「事業評価」を行い、評価結果を中部運輸局に報告することになっております。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３０年１月１８日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、３１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、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２９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１・２」を用いてご説明させていただきます。所定の様式のページ数が多く、少し内容がわかりづらくなっておりますので、ポイントを簡単にまとめますと、「豊川市地域公共交通網形成計画」に基づき、適切にバスが運行され、公共交通網が形成されているかどうかということを、ＰＤＣＡサイクルに則って自己評価する内容となっております。

それでは、別冊資料２ページをご覧ください。ここでは、本協議会が目指す地域公共交通の姿を、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」から抜粋し、「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。ＰＤＣＡサイクルでいうＰの「プラン・計画」に相当する部分となります。

次に、具体的な数値目標として、２ページ及び３ページの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といった４つの目標値を掲げております。

それでは、別冊資料のページを飛ばしまして、４ページをご覧ください。

こちらは、ＰＤＣＡサイクルでいうＤの「ドゥー・実施内容」に相当する部分となっております。具体的な取り組みの内容として、平成２８年１０月の路線・運賃体系の変更内容を記載しております。

続いてページをめくっていただき、５ページと６ページがＰＤＣＡサイクルでいうＣの「チェック・評価」に相当する部分となっております。５ページには路線別に利用者数・収支

率の目標の達成状況、6ページには具体的な取り組みに対する評価として、平成28年10月の路線・運賃体系変更の効果の検証、自己評価をしております。なお、この内容につきましては報告事項(3)で先ほどご説明させていただいたとおりですので、割愛させていただきます。

続きまして、7ページがPDCAサイクルでいうAの「アクション・改善」に相当する部分で、自己評価から得られた課題と対応方針となっておりますが、こちらにつきましても先ほどの説明のとおりですので、割愛させていただきます。

次に、別冊資料の最終ページの8ページから10ページ、「中部様式2」をご覧ください。こちらでは、先ほどまでの形成計画に基づくPDCAサイクルとは異なり、昨年度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事業評価結果を基に、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が、こちらにつきましても報告事項(3)で先ほどご説明させていただいたとおりですので、基本的には割愛させていただきますが、事業評価結果の反映状況部分で、一部の路線、具体的には平成29年10月の音羽地区地域路線の利便性の向上を図ったダイヤの改正のことになりますが、このことについても記載しております。

また、今後の対応方針の部分で、一部の路線においては交通渋滞等による遅延幅が大きくなりつつあるとのことから、バス同士の接続を確保するため、運行状況を注視・確認しながら、運行ダイヤの改正に向けて運行事業者と調整していきたいということについても記載をしております。

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32ページをご覧ください。

「7-2 計画推進事業の評価」についてご説明いたします。平成28年3月に「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、最長2か年継続でご支援をいただけるということで、昨年度に引き続き、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33ページをご覧ください。

「7-3 地域間幹線系統の評価」についてご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・県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・県の補助金を活用して運行されております。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と沿線市が連携して自己評価を行い、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。この制度は従前より活用している制度となりますが、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をさせていただきます。

33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います。

続きまして、33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者数を評価指標としており、概ね目標を上回る結果となっております。

次に、(2)平成29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。また、平成28年10月の豊川市コミュニティバスの路線・運賃体系の変更にあわせて、一部の区間において運賃の値下げが行われています。さらに、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、豊鉄バスの路線図・時刻表等を記載するなどして、関係機関等とも協力しながら利用促進に取り組んでいます。

(3)今後の課題としましては、新豊線では3市をまたぐ長い路線ではあるものの、3市をまた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)の平成30年度・31年度に行う取り組み、(5)の中長期的な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、豊川市としても新豊線・豊川線は市民の移動を支える重要な路線として考えており、昨年10月の変更に際しても、豊鉄バスも含めた一体的な路線・運賃体系の変更を行っているところでありますが、今後、利用者・市民アンケートなども実施し、豊川市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、的確に移動のニーズや利用状況等の把握に努めるとともに、バス沿線の施設等の変化も踏まえ、引き続き、豊川市コミュニティバスと一体となった路線網・ネットワークの形成に努めていきたいと考えております。

以上で、協議事項(1)「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、事業評価書の作成及び国への提出、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お願いいたします。

座 長： これについて、何かご意見等はございますか。

委 員： 補足になります。A4版の中部様式1はフィーダー系統補助の路線の評価になりますが、それだけではなくネットワーク全体を見る必要があります。また、地域間幹線系統も含めた形で評価する必要があります。これを用いて、2月21日に第三者評価委員会という場で学識者の方を含めた評価委員に対して、各市より5分ほどプレゼンテーションをしていただくことになっています。そこで貴重な意見をもらい、今後に生かしていくという制度です。この資料について、ネットワーク全体の評価で足りないと思う点があればご意見を

いただければと思います。

それから、中部様式1の7ページの課題と対応方針に関して、全体的にまとめられているという認識はありますが、PRの継続に対して具体性が感じられないので、具体的な対応策を様式へ書き込むか、プレゼンテーションでしっかりと説明しないと押しが足りないと感じました。さらに、中部様式2の10ページのアピールポイントは、もう少しコンパクトにして、共通ゾーン運賃制についてもこのページの中に入れると良いと思います。

委員： A3版会議資料の33ページの地域間幹線系統について補足させていただきます。地域間幹線系統は県のバス対策協議会で協議し、国の補助金を受けるために国の方へ提出するという作業を行っています。ただ、実際にこの路線の利用者が多いので、利用者の意見を評価自体の内容として落とし込み、利用者の意見をいただくため、各市町の公共交通会議の場でも確認をお願いしているところです。何かここに記載している以外にも気づいた点や人から聞いた話でも構わないので、ご意見などあればお願いしたいと思います。

座長： 公共交通会議の承認を得てから提出するということになっています。疑問点でも良いのでご意見をいただきたいと思いますがいかがでしょうか。

委員： 私は今年1年だけの活動で、委員の任期も3月で終了してしましますが、共通ゾーンのPRについて見ると、ほぼ毎日利用している方も50%しか知らなかった結果となっています。初めて利用した人が7%とありますが、一般市民の目から見て、豊川市全体でアンケートをしても7%ぐらいしか知らないのではないかと感じました。今はバスを使わなくても自分たちが高齢になって動けなくなった時、バスは非常に便利であると思います。このような非常に良い取組みをしっかりとPRしていかないと、利用している人ですら半分も知らないのでは利用しない人は知る由もないと感じました。町内会としてもPRを考えていかなければならないと思いました。

それから、夏休み小学生50円バスは非常に良い取組みであると思いました。50円でどこまで行けるか、子どもたちに提案するのは良い事です。実際に小学校の方へのPRはしっかりしているのかどうか気になりました。

町内会では、今年様々な取組みをして、子どもたちが積極的にボランティアに参加してくれました。例えば、音羽、御津など様々な所から夏休みにバスを利用して、子どもたちだけで豊川の手筒まつりなどのイベントに行くことができます。そのようなイベントを活用すれば、必ず利用者は増えると思います。子どもに乗ってもらえたらバスが楽しいことも理解してもらえるのではないかと思います。

さらに、豊川市内にイオンモールができた時に利用者がさらに増えていくのではないかと思います。超高齢化社会に向けてコミュニティバスの重要性が増してくると思われるので、地域の我々の方でもPRしていく必要があると感じました。

座長： 夏休み小学生50円バスの件をPRに含めても良いという大変良い話をいただきました。

委員： 会議資料33ページの地域間幹線系統について、新豊線と豊川線はほぼ同じルートを運行していますが、起終点の違いや豊川市民病院を経由する系統としない系統を分けなければならない決まりがあり、このように4つの系統に分けて評価をしています。豊川線において評価でBと記載した系統がありますが、これは豊川市民病院を経由しない系統であり、早朝の2便と夜間の3便が該当します。運行事業者としては、路線全体の底上げをすることで、各系統の目標を達成していきたいと考えています。

座 長： 豊川線は、豊川市民病院を経由しない便数が少ないものがあるので、このあたりの表現は県と相談していただきたいと思います。

委 員： 会議資料33ページの(4)の平成30年度、平成31年度に行う取組みに関して、豊鉄バスにお聞きしたいと思います。「豊川市内沿線住民に、その地域に特化した時刻表を作成して利用促進を図る」との記載がありますが、地域に特化したものではなく個人のマイ時刻表を作成すると良いと常々思っています。これはどのように作成して、利用促進を図るのか、段取りをお聞かせください。

委 員： 豊川線と新豊線は路線距離が長いです。地域に特化した時刻表とは、地区ごとに見やすいダイヤにして拡大したような形で作成し、毎年、年度末に印刷をして各地区へ配布しています。

委 員： そのような取組みは知りませんでした。私たちは地域のボランティア活動の一環で様々なイベントを行っています。地域から豊川市民病院へ行く時刻表の部分だけを抜き出して、マイ時刻表を作ってあげたいと思っています。1本乗り遅れても、次に乗れる便を認識できるような名刺サイズのカードができると、高齢者はとても楽になると思うし、字も大きくできて便利になると思います。市でこのような取組みが考えられているなら良いですが、そこまではできないと思われるので、私たちが地域でもっと使いやすくなるような時刻表を作りたいと思います。時刻表はなかなか高齢者の所まで届かないので、イベントで配るなどそういった工夫もしていきたいと思います。

座 長： 事務局の方にも送っていただけると、皆さんにも配布できるのではないかと思います。ご意見のとおり、高齢者の方に何うと時刻表の読み方が分からないという声が多いです。バスの乗り方教室など見ていると、車内で整理券を取っても、番号がどこに掲示されているのか気付かず、運賃をいくら払っていいのかわからない人もいます。そういう所から教えています。そのため、時刻表の読み方や字の大きさにも充分配慮する必要があります。ご意見のとおり、全ての時刻の情報が必要な訳ではないので、利用者自身が乗ろうとする時間の2～3便を認識するだけでいいと思います。そのような痒いところに手が届くようなツールが必要です。ぜひ事務局とも相談し、豊鉄バスにもお願いをしつつ、それだけではできない部分については、地域の皆さんにもご協力をいただきたいと思います。

事業評価については、愛知運輸支局へも相談し、ご指導いただく中で若干の表現の追加、修正などが発生すると思いますが、それらは事務局に一任をお願いします。

委 員： 先ほどのご意見は非常に良い話だと思います。豊橋のいくつかの地域でも、オリジナルで「このバスに乗ったらここで1時間買い物できて、その後このバスで帰れる」というようなモデルコースみたいなものを作って、バス通信を毎月発行している地域もあります。まさにその地域の方の利用の仕方が分かるものであるので、マイ時刻表だけでなく、そのような情報提供もあると良いと感じます。

もう1点、中部様式1の2ページのスケジュールは、具体的なスケジュールになっていないと思われます。例えば、市全体のアンケート調査が、どの時期に組み込まれるのか、具体的な記載があった方が良いと感じました。

座 長： これはご指摘なので、どのようにまとめるかは事務局の方で考えていただきたいと思います。他にいかがでしょうか。

来月18日が国への提出期限であり、まだ時間は若干あるので、ご意見等があれば事務

局までお願いしたいと思います。内容は事務局の方でまとめさせていただき、自己評価書を提出します。2月21日が第三者評価の会議ですが、そこでまた様々な指摘やアドバイスがいただけると思われるので、次の会議以降でその評価結果の報告ができると思います。

他によろしいでしょうか。特にご意見などがなければ、地域公共交通確保維持改善事業の評価については了承いただいたということで進めさせていただきます。

座 長： 続きまして、(3) その他について、皆さんより何かご意見等はございますか。

特にないようですが、事務局からはいかがですか。

事務局： 本日は、長時間ありがとうございました。次の第36回の会議の開催については、平成30年3月20日(火)の午後2時から、この会場で開催を予定しています。後日、改めて事務局より連絡させていただきますので、ご予約の方をよろしくお願いいたします。

委 員： 豊鉄タクシーから話をしたいことが1点あります。臨時便の件もありますが、豊鉄タクシーとしては常に運行の中で豊川市に報告させていただいて連絡を取り合っています。その中でコミュニティバスに関しては乗務員が一番利用者の方と接しています。先日、御津線に往復2時間乗車した際に、利用者はほぼ全員が乗務員と会話をしていることが分かりました。基本的にどの方も乗務員と世間話をするようです。乗務員に聞いてみると、家族構成、どこに行くか、何をしているかといった個人情報に関わることまで知っています。おおよそその辺りに住んでいるかも把握しており、バス停にいなかったら少し待ったりもするようです。乗車していた際に聞こえた話として、利用者ご自身はコミュニティバスで歯医者に行くが、なぜか旦那さんは車で行くということでした。なぜかまでは分かりませんが、運転手との会話はひとつの調査の材料にもなると感じ、アンケートとは別に乗務員を集めてヒアリングをしてみたいと思っています。アンケートに出ている客観的な数字とは別に、アンケートでは利用者が言えなかったことや望んでいることがあるかもしれないので、私どもとしてもそう言った乗務員から意見の集約をしてみたいと考えています。どのような結果になるのか、または報告できるような内容になるか分かりませんが、今後のコミュニティバスの利用者の増加に向けて参考になる可能性もあるので、一度そのような機会を設けたいと考えており、この場で報告をさせていただきました。

座 長： 大変良い話をいただきました。乗務員の方が利用者と身近になることは大変良い事です。プライバシーの事もあるので報告できないこともあるかもしれませんが、ぜひ報告していただきたいと思います。

他にご意見等はございますか。特にないので、以上で、第35回豊川市地域公共交通会議を終了いたします。

以上