

第39回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日時：平成30年12月26日（木） 13：30～15：00
- 2 場所：豊川市勤労福祉会館 視聴覚室
- 3 出席者：鈴木 一寛 委員（豊川市福祉部）
鈴木 敏彰 委員（豊川市市民部）
榊原 仁 委員（愛知県振興部 神谷 輝 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）
小林 裕之 委員（公益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）
榊原 正尚 委員（豊川市連区長会）
加藤 正雄 委員（一宮地区区長会）
大林 充始 委員（音羽連区）
中村 恒美 委員（御津連区）
井上 昌樹 委員（小坂井連区）
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 山田 なおみ 代理出席）
中野 瑳紀子 委員（こすもすの会）
杉本 忠久 委員（中部運輸局愛知運輸支局）
柴谷 好輝 委員（豊川市建設部）
枋川 和彦 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：山脇 実 委員（豊川市長）
長坂 和俊 委員（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
清水 敬太 委員（中部地方整備局名古屋国道事務所）
稲垣 秀高 委員（愛知県東三河建設事務所）
- 5 事務局：桑野次長（豊川市市民部次長兼人権交通防犯課長）
吉田課長補佐、鈴木係長、尾崎主任、松下主任（人権交防犯課）
- 6 傍聴人：3人
- 7 次第
 - (1) 報告事項
議題1：豊川市コミュニティバスの運行実績及び取り組み結果について
議題2：アンケート調査結果について
 - (2) 協議事項
議題1：運行計画の変更について
議題2：地域公共交通確保維持改善事業の評価について
 - (3) その他

8 議事内容

事務局： 本日は、皆様方におかれましては、年末で公私ともに大変お忙しい中を、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、愛知県豊川警察署は、彦坂 光成 委員より栃川 和彦 委員に変更となりました。また、本日は、愛知県振興部交通対策課の榊原 仁 委員の代理として、神谷 輝 様に、とよかわ子育てネットの伊奈 克美 委員の代理として、山田 なおみ 様にご出席いただいておりますので、ご報告申し上げます。

なお、愛知県交通運輸産業労働組合協議会の長坂 和俊 委員、中部地方整備局名古屋国道事務所の清水 敬太 委員、愛知県東三河建設事務所の稲垣 秀高 委員は、ご都合により欠席されています。また、会長の豊川市の山脇市長においては、本日は他の公務のため欠席させていただいておりますので、ご了承のほどお願いいたします。

ここで、本日の会議開催につきまして、「豊川市地域公共交通会議設置要綱」第6条第2項で定める「委員の過半数以上の者の出席」という要件を満たしていることをご報告いたします。

事務局： それでは会議に入ります。ここからは、座長にて会議の進行をよろしくお願いいたします。

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、豊川市市民部の鈴木 敏彰 委員と、豊川市福祉部の鈴木 一寛 委員にお願いいたします。後日、事務局より議事録を送付させていただきますので、署名・捺印をよろしくお願いいたします。

では、次第に従いまして、会議を進行させていただきます。スムーズな議事の進行にご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、2の報告事項（1）「豊川市コミュニティバスの運行実績及び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、会議資料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。

左側の折れ線グラフは月単位の利用者数の推移を示しています。赤色の線は平成30年度のグラフとなりますが、ご覧のとおり、過去最高の利用者数を記録したオレンジ色の平成29年度のグラフと比較しても、7月と9月を除き、前年同月の色の線を超え、平成29年度以降、過去最高の水準で推移しています。また、11月については月間利用者数としては過去最高の8,621人を記録いたしました。

次に、「1－2 路線別の月別利用者数の推移」の主な内容についてご説明いたします。

まず御津線をご覧ください。御津線は平成30年10月に、運行ダイヤの余裕を確保するために、時刻表を全面改訂し、15便と16便の2便が減便となりましたが、ゆうあいの里への接続向上など、地域とも連携して積極的に周知したこともあり、平成30年10月、11月の利用者数は、前年同月の利用者数と比較しても増加いたしました。

次に本宮線のんほい号とごゆりんバスをご覧ください。平成29年度から利用者数はほぼ横ばいの状況で推移してきましたが、平成30年10月、11月はどちらの路線も大きく増加いたしました。

次に、2ページをご覧ください。「1-3 夏休み路線バス探検キャラバン」についてご説明いたします。

こちらは、夏休み中にバスと触れ合うことを目的とした、子ども向けの体験型イベントを、豊鉄バスさんの全面的なご協力の下、昨年度に引き続き豊鉄バス植田車庫にて、平成30年8月4日（土）に実施いたしました。内容については下段の写真のとおりですが、道中にバス車内でバスに関するクイズやバスの乗り方教室等を行い、保護者も含めて普段経験ができないような色々な体験をしていただきました。

参加人数については、113名の方から申し込みがありまして、抽選の結果、最終的に66名の方にご参加いただきました。イベント終了後に家族単位で、アンケートにご協力いただき、結果を会議資料2ページの右側のとおりまとめましたので概要についてご報告いたします。上から2番目のグラフのとおり、イベントに参加した感想は、「とても楽しかった」と「まあまあ楽しかった」を合わせて96%を占めていて、全体として楽しんでもらった結果となっています。

また、上から4番目のグラフのとおり、現在のバスの利用状況においては「年に数回利用する」と「ほとんど利用しない」の回答が97%を占めていましたが、下段2つのグラフのとおり、バスへの関心が高まり、バスを利用しようと思うという好意的な回答が多く得られ、事務局としましては、本事業の目的は達成できたと思いますので、来年度についても引き続き豊鉄バスさんのご協力をいただきながら本事業を行っていきたいと考えています。

次に、3ページをご覧ください。「1-4 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、運行事業者にご協力いただきながら、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います。

下段の表をご覧ください。平成30年度の利用者合計は、延べ286人で、昨年度比102.9%と微増しましたが、平成28年度以前の利用者数は年間400名超であったことを踏まえれば、堅調であったとはいえない状況です。来年度につきましては、本年度の実績を踏まえ、東三河の各市町におけるそれぞれの成功事例を共有し、水平展開する形で実施していきたいと考えています。

次に、「1-5 地域協議会意見交換会・勉強会」について説明しますので4ページをご覧ください。平成30年12月13日、「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一環として、地域協議会意見交換会・勉強会を開催いたしました。内容としましては、各地域協議会から代表者3名程度が出席し、それぞれの地域路線のバス広告チラシをワークショップ形式でまとめた後に発表いただき、自由に質疑応答するという形で実施いたしました。各地域でまとめたいただいたバス広告チラシにつきましては、後日、事務局で電子データにまとめなおし、地域への回覧やホームページへ掲示するなどして、活用させていただく予定です。以上です。

座 長： これについて、何かご意見等はございますか。

委 員： 利用者数が減少傾向にあった一宮地区地域路線が、この１０月、１１月に増えてきていることは良いことだと思いますが、増えている時こそ増えていることに対する分析をしつかりすることが必要だと思います。この分析をしないと、次に減少した時に原因がわからないままになってしまいますので、増減の変化がある時はしっかりと分析をして頂きたいと思います。御油地区地域路線は、平成２８年度の時はとても心配していましたが、利用者数が順調に伸びており、地域の方の頑張りが影響していると感じます。引き続き取組みを続けて頂きたいと思います。

３ページの５０円バスは前年度に比べると微増ですが、それ以前と比較すると大幅に減少しています。一方で他の市町の様子をみると増えている所もあります。増えている所を分析すると、モデルコース等を設定して、早め早めに周知をしていることが見受けられます。そのような地域の取組みを参考にしながら、早め早めに周知等を広めて頂きたいと思います。５０円で行けるといっても、どこにどのように行けばいいのか、５０円で行くまで行けるという具体的なものがないと中々利用促進に繋がってきませんので、周知とモデルコース等の作成に力を入れて頂きたいと思います。４ページの意見交換会はとても良い取組みだと思います。参加者数が１１名ということで、多かったのかは不明ですが、出来るだけ多くの方に参加して頂き、意見交換をして頂くことによって他の地域が何を行っているのかも見えてきますので、活性化に繋がることを期待したいと思います。

事務局： 一宮地区地域路線は、新規利用者が増えたのではないかと分析しています。理由として、長山駅や東上駅、グリーンセンターといった、従来利用者がほとんどいなかったバス停で１０月、１１月は利用者数の数字が上がっていたためです。行先はいかまい館が多く、娯楽目的の利用が多いようです。御油地区地域路線は、デイサービスうららでの利用が増えていたことと、国府駅やヤマナカ御油店等の従来から利用者が多いバス停で更に利用が多くなっていました。既存の利用者の頻度が増えたのか、新規利用が増えたのかはＯＤ調査結果を分析する必要がありますので、現時点では、はっきりとしたことはわかりません。

座 長： 他にご意見等はございますか。

委 員： 先ほどのご意見と重なりますが、夏休み５０円バスの周知に関して、沿線の商店や施設の方に周知徹底をされているのか伺いたいと思います。小学生への周知はもちろん大切ですが、沿線の商店の方にご協力頂く事も非常に大事ではないでしょうか。一緒にイベントを考えると相乗効果が生まれるのではないのでしょうか。現状と今後の可能性についても伺いたいと思います。

事務局： 沿線の商店等に対する周知は取り組んでいなかったため、来年度以降はご意見を踏まえ、検討したいと思います。平成２８年には、５０円バスに絡めたスタンプラリーを実施しましたが、再びそのような企画も検討し、小学生の利用を増やしていきたいと思います。

座 長： 各市町の子供たちがどこまで行って、どう利用したのか、子供たちがどんな体験をしたのかなどの、体験談のようなものを募集する機会を作ってみてはどうでしょうか。それをまたフィードバックしたり、来年度の資料にしたり、せっかく子供たちのための取組みになりますので、子供たちを絡めて頂きたいと思います。そのような色々なアイデアが出てくると良いのではないのでしょうか。

座 長： 他にご意見等がなければ、次の議題に進めさせていただきます。報告事項（２）「アンケー

ト調査結果について」事務局より説明・報告をお願いします。

事務局： 会議資料 5 ページをご覧ください。「アンケート調査結果について」ご説明いたします。本年度は、左上の図に記載のとおり、形成計画の中間年に当たり、PDCAサイクルのC（評価・チェック）となっていることから、次期形成計画の策定に向けて、現計画の目標達成度合いの検証や、移動ニーズ等の基礎データの取得などを目的として、7月上旬から8月下旬にかけて、4種類のアンケート調査を実施いたしました。

1つ目は市内2, 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「鉄道の利用者に対するアンケート調査」です。また、アンケートの回収状況につきましては、ページ右の表のとおりです。

6 ページをご覧ください。「2-2 アンケート調査結果の概要」についてご説明いたします。こちらでは7月上旬から8月上旬にかけて実施した4つのアンケート調査結果の概要をまとめています。繰り返しになりますが、アンケートの目的は、市民及びバス・鉄道利用者が現在の豊川市の公共交通についてどのように評価しているのかを分析し、これを受けてバス路線の改善に繋げていくことにあります。本日は、まだようやくアンケート調査結果が出てきた段階で、分析はこれからという状況になりますので、調査結果の概要の中から、特に市民及びバス・鉄道利用者の評価結果を中心にご説明をさせていただきます。そして、次期計画における路線案のご提案の前までに、現状の課題を整理してご報告させていただきたく思います。なお、アンケートの個々の設問やその集計結果などにつきましては、別添資料にまとめていますので、後日ご確認をお願いいたします。

では「公共交通に関する市民アンケート」、①年齢構成をご覧ください。前回の市民アンケートは、平成25年度に実施しています。前回と今回の評価の比較に先立ちまして、回答者の年齢構成が大きく異なると比較できませんが、グラフのとおり、前回と今回の年齢構成に大きな偏りはありませんでした。

次に、ページ右側下段の⑤豊川市コミュニティバスの認知度についてですが、「知っている」が62%を占め、「全く知らない」が7%となっていました。その下のグラフは、認知度と回答者の年齢をクロス集計した結果になりますが、年齢別でみると、「知っている」は高齢者の割合が高く、「全く知らない」は若年層の割合が高くなっていました。

次に、7 ページをご覧ください。ページ左側上段の⑥ですが、バスを利用したことがない人が、バスを不便と感じるまたは使わない理由をクロス集計した結果となります。「自家用車の方が便利」という理由を除けば、「行きたいところへ行けない」、「運行本数が少ない」、「バスの走行経路を知らない」という理由が目立っていますが、「バスの走行経路を知らない」と回答されている方につきましては、周知することで、すぐにでもバスを利用いただける可能性があるものと考えています。

続いてページ右側上段の⑧ですが、こちらでは、バスを必要だと考えている人が、市内で行きたいと考えている施設を、上位15位まで示しています。場所の特定ができない上位6番目のスーパーマーケットと、上位11番目の病院についてはわかりませんが、上位15位の総合青山病院を除いては、現在のバス路線で既にカバーしている施設となっています。

次に、8 ページをご覧ください。まず、ページ左側の⑨取組の評価ですが、下段では「分

からない」と回答した方を除外し、点数化して２５年度と比較しています。２５年度調査と比較して、全体的に評価が高くなっています。続いてページ右側の㊹バスの利用促進策ですが、こちらは複数回答で、バスの利用促進のため、今後どのような工夫が必要だと思うのかを集計した結果となります。高齢者層は紙媒体での情報提供を必要だと考える傾向がある一方で、若年者層は、「運行状況をスマホ等で見れる」、「目的地までの情報を検索しやすくする」など、電子媒体での情報提供が重要だと考える傾向があります。

次に、９ページをご覧ください。ページ左側上段の㊺は、バス路線維持のための行政負担についての考えを集計した結果となりますが、「よく分からない」の回答を除くと、「今の利便性を維持するため、税金の負担は現状並みとすべき」の割合が最も高くなっています。

次に、１１ページをご覧ください。「コミュニティバスと豊鉄バスの利用者に対するアンケート調査」結果について説明いたします。ここでは、豊川市コミュニティバス及び豊鉄バスの利用者の満足度をまとめています。ページ右側では、「分からない」と回答した方を除外し、点数化して２５年度と比較していますが、２５年度調査と比較して、全体的に満足度が高くなっています。しかし、コミュニティバスにおいても豊鉄バスにおいても、「１日の運行本数」、「終発便の時刻」、「バスと鉄道、バス同士の乗継のしやすさ」に対する不満が目立っており、今後の課題であると考えています。

次に、「鉄道の利用者に対するアンケート調査」結果について説明しますので、１３ページをご覧ください。ページ右側の上段は、鉄道とバスの乗り継ぎ利用状況となりますが、約８％と少ない状況となっていて、先ほどの「コミュニティバスと豊鉄バスの利用者に対するアンケート調査」結果において「バスと鉄道の乗継のしやすさ」に対する不満が目立っていたことを示唆する結果となっています。以上です。

座 長： これについて、何かご意見等はございますか。

委 員： 市民アンケートの回収率は３０．３％ですが、豊川市コミュニティバスの回収率は５０．８％であり、母数の問題もありますが、このようなアンケート調査では比較的高いと感じました。反対に、豊鉄バスと鉄道利用に関するアンケートの回収率は若干低いように感じました。次回に向けて、回収率を上げるための工夫が必要になってくるでしょう。せっかく実施するので、出来るだけ多くの方の意見を回収して頂きたいと思います。それと８ページのバスの利用促進策の中でも、情報提供の方法として高齢者は紙媒体を望んでいる一方で、若年層は電子媒体を望むという結果が出ています。現在では、バスの検索システム等、色々なコンテンツがあると思いますが、それぞれがバラバラになっていて統制されていません。国土交通省で推奨しているのは、ＧＴＦＳという形で、バスの時刻表をオープンデータ化して流すことによって、グーグルマップ等で検索可能になるというものです。グーグルマップは、行先を入力すると徒歩、車など、交通手段ごとに行き方を案内してくれます。その選択肢の中にバスの情報が入ると、より選択肢が広がり、色々な交通手段の中からバスを選択することも増えるかもしれません。オープンデータ化することは、ただ情報を開示するだけでなく、変更がある場合、日々更新していかなければなりません。そういった事を踏まえても、結果として利用増加に繋がると考えられますので、是非ご検討頂きたいと思います。

事務局： コミュニティバスの認知度について「知らない」と答えるのは若者であり、その若者が

何を求めているのかと言えば、アンケート結果からICT化であると分析できます。現在、事務局としては、地域再生計画の中の一環として、コミュニティバスのオープンデータ化に関することを検討していきまして、決まり次第、皆さんにご報告する予定です。

座 長： 資料8ページの右側の結果は、非常に興味深いと思います。確かに高齢の方は紙媒体を望む割合が多くなっていますが、逆にスマホ等での情報を望む割合は、60歳代と30歳代・40歳代でほぼ変わらないという見方もできます。もちろん紙媒体も大切ですが、電子媒体を望む割合は、これからもっと大きくなるのではないかと予測しています。豊川市には、豊川稲荷という有名な観光施設があり、市内ではなく、外部から来られる方の中で観光バスを利用しない人は、バスの情報を必要としているかもしれません。多分そのような方々は、自宅などで、インターネットで調べて、あとは行く先々でチェックしながら動いているのではないかと思います。遠くから来られる方にとっては、紙媒体は豊川市まで来ないと手に入りませんので、外部の人に向けたスマホ用のサービスとしてGTF Sの導入が必要であると感じます。車のナビについても、若い方は従来のナビを使わずにグーグルマップを利用している人も多いと思います。地図や情報の取得に関して、若年層の多くはスマホで完結しています。そういったことも踏まえると、GTF Sはオープンにするためには必要な仕組みです。オープンデータを作った人に聞くと、それほど難しくないようです。人手と時間が必要ですが、是非検討して頂きたいと思います。それと、バスを利用したことがない人に対して「車の方が便利」という質問はしない方が良かったかもしれませんが、バスを利用していない方にどのようなメッセージを出していくのか少し考えなければなりません。以前は、「運行本数が少ない」とか「料金が安い」などといったハード的な意見が多くありましたが、今は私たちでも対応できる内容の意見が少し増えてきたように感じます。前回アンケートを実施した5年前と比べると、市民の皆さんからの評価が少し上がっており、私たちの努力の甲斐があったと思いますので、是非これからも頑張っていたきたいと思います。

委 員： 7ページの⑥で、「バスの走行経路を知らない」という回答割合が多くなっていますが、8ページには、「目的地までの情報を検索しやすくする」という意見もあります。このような情報の伝え方の工夫と、使い方をサポートできる方法があると良いと思います。私たちも、「そこはバスで行ける」と伝えても、その時に時刻表を持っていないと説明できませんので、各地域の分かりやすい時刻表があれば良いと思います。その作業を行うことは大変ですが、私たち一人一人が口頭で説明することはもっと大変なことです。資料7～8ページの結果に対する利用促進策について、もう少し細かい対策ができれば、もっと利用が増えると思います。個人個人で伝えるには限りがありますので、時刻表や路線マップを地域の方へ配れたら良いと考えています。老人会や町内会等では、こちらからこんな物があると言わないと分からないのが現状です。

事務局： ご指摘のとおり、効率的に利用者を増やせるように取り組んでいかないといけないと思っています。その取り組みの1つとして、資料4ページの地域協議会意見交換会・勉強会において、バス利用促進チラシを地域の皆さんと一緒に作成しました。それと、バスの走行経路を知らない人に関しては、一番簡単に知って頂く方法は一度バスに乗って頂くことだと思いますので、運行事業者様のご協力を得ながら、少人数単位でバスの乗り方説明会等を実施することも検討したいと思っています。また、本日お配りしているポケット時刻表の表

紙には、マイ時刻表の記入欄がありますので、バスの乗り方教室を開催した時に、マイ時刻表と一緒に作成する時間を設けることも考えています。

座 長： 年が明けると必ず祝賀会がありますので、そういった場所でバスの体験談を話して頂くのはどうでしょうか。同じ世代の人が「〇〇へ行ってきたよ」という話をする機会があると良いでしょう。役所の人が行って説明をするとなると時間も必要になりますが、町内のバス利用者の方に少し話して頂くなど、役所から発信するだけでなく、自分たちで情報交換をして頂く仕組みがあると良いでしょう。若い世代に今更聞けないようなことも、同じ世代の人ならば聞きやすいのかもしれませんが。ご協力して頂けるところはご協力して頂いて、少しでも利用者を増やしていきましょう。

他にご意見等がなければ、次の議題に進めさせていただきます。アンケート調査については、OD調査の分析も残っていますので、結果が出たらご報告をお願いします。

続きまして、3の協議事項に入ります。協議事項（1）「運行計画の変更について」事務局より説明・提案をお願いします。

事務局： それでは、会議資料14ページをご覧ください。「運行計画の変更について」ご説明いたします。

「3-1 音羽地区地域路線の運行ルートの変更」ですが、「ジャルダン・リラ」バス停付近の運行ルートにおいて、大型車両が増加してきたことや、道幅の狭い箇所があることなどから、安全運行のため、資料のページ右上の路線図に記載のとおり、黒の破線の区間を廃止して、赤の破線の区間に運行ルートを変更します。運行ルートの変更に伴い、距離は1回通過ごとに約400メートル増加しますが、運行ダイヤに変更はありません。なお、変更については、新しい運行ルートにおいて下水道工事に伴う定期的な交通規制もあることなどから、平成31年5月1日からを予定しています。また、公安委員会、運行事業者、道路管理者など、関係機関との協議を終え、合意を得ています。

以上になりますが、変更にあたり関係機関との調整及び調整に伴う微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まして、委員の皆様のご承認をよろしくお願いいたします。

なお、運行計画の変更に関連しまして、前回会議にて委員の皆様にご協議いただき、平成30年10月1日から新設することとなった御津地区地域路線、金野・北部小線及び金野・豊沢線における愛知御津駅前方面の「東三河ふるさと公園前」バス停の設置位置ですが、会議後、関係機関との調整の結果、当初の設置予定位置から5メートル程変更して設置しましたことをご報告いたします。以上です。

座 長： これについて、何かご意見等はございますか。

委 員： 「運行距離は1回通過ごとに約400m増加しますが、運行ダイヤの変更はありません」という一文がありますが、ここは運行事業者様に、運転手の労働条件に支障がないのかなど、今一度確認して頂きたいと思います。

委 員： 豊鉄タクシーです。ジャルダン・リラ付近の運行ルートについて、資料14ページ右図の廃止区間となる黒い点線の部分の交差点は、非常に見通しが悪く、赤い点線の道路も車が勢いよく走ってきます。現在の交差箇所から図の下に向かって伸びる黄色い道路の先にダンプカーの積載所があつて、写真のような非常に狭い部分をダンプカーとすれ違います。1週間前にも現場を見に行きましたが、ジャンボタクシーとダンプカーがすれ違うのは本

当に精一杯です。特に夜間は、田んぼの中にある道路が非常に見にくいという点もあり、この路線の変更をお願いした次第です。ご指摘のあったダイヤの変更については、この会議での決定を受けて認可申請させていただきますが、改めて走行させて頂き、場合によっては改めてダイヤを見直すことも考えています。

座 長： 他にご意見等はございますか。ご意見等がないようですので、ご承認頂いたという事で進めさせていただきます。変更予定日は5月1日になりますので、事務局の方で運行事業者とじっくりチェックをしながら、安全運行を心掛けて取り組んで頂きたいと思います。

続きまして、協議事項（２）「地域公共交通確保維持改善事業の評価について」事務局より説明・提案をお願いします。

事務局： 続きまして、会議資料１５ページをご覧ください。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。

「４－１ 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きましては、国の補助メニューである「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います。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います。今回事務局において、所定の様式を用いて補助対象路線の運行事業に対する評価案を作成しましたので、委員の皆様には内容をご確認いただき、ご意見などがあればいただきたく思います。いただいたご意見等を踏まえ、中部運輸局愛知運輸支局に平成３１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いたします。

では、１５ページの表をご覧ください。先ほどご説明させていただいた所定の様式には、全国共通の様式と、中部運輸局が独自に作成した中部様式の２種類があり、この両方を作成し、提出させていただきますが、こちらは全国共通の様式の方となります。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います。内容につきましては、中部様式への記載内容と基本的に同じとなりますので、わかりやすい中部様式の方を用いてご説明いたします。Ａ４版の別添「平成３０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）」をご覧ください。

まず、中部様式の構成について説明いたします。１ページから６ページまでが「中部様式１」となっていて、こちらでは「生活交通確保維持改善計画」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のかということを、ＰＤＣＡサイクルに則り、評価対象期間である平成２９年１０月から平成３０年９月において実施した取り組みと、取り組み結果について自己評価する内容となっています。次に７ページから９ページまでが「中部様式２」となっていて、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するとともに、評価期間中、特に頑張った取り組みについて記載しています。なお、「中部様式２」の記載内容については、「中部様式１」とも重複しますので、「中部様式１」を基に説明いたします。

それでは、別添資料2ページをご覧ください。こちらは、PDCAサイクルでいうPの「プラン・計画」に相当する部分となっていて、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る「豊川市地域公共交通網形成計画」から抜粋し、「計画の期間」、「将来像」、「基本方針」等を記載しています。

次に、3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いて、評価対象期間における、目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組内容を抜粋し、夏休み期間中に実施した利用促進策や平成29年10月に実施した音羽地区地域路線のダイヤ変更などを記載しています。

続いてページをめくっていただき、4ページと5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いて、4ページでは評価の考え方や評価スケジュールなどを、5ページでは目標の達成状況と自己評価を記載しています。

続きまして、6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います。自己評価から得られた課題としましては、利用者数についても収支率についても、前の5ページのとおり実績と数値目標との間に乖離があるということと、路線別では、特に地域路線を中心に、数値目標の達成が困難な路線があるということを記載しています。

続いて、対応方針について説明いたします。まず、「実績と数値目標との乖離」という課題に対しましては、「夏休み路線バス探検キャラバン」を継続実施することで将来の利用者の獲得を目指しつつ、「バスの乗り方教室」の開催や、「コミュニティバス意見交換会・勉強会」で作成したバス広告チラシの活用、アンケート調査結果のクロス集計分析を進めることによる改善など、従来にない取り組みを実施することで利用促進策を強化していきたいと記載しています。次に「目標の達成が困難な路線」があるという課題につきましては、計画の残りの期間が短いことから、現時点では数値目標の見直しは実施しないことを記載しています。

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16ページをご覧ください。「4-2 地域間幹線系統の評価」についてご説明いたします。

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ご説明しましたが、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きましても、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」及び豊橋駅、豊川市民病院や豊川駅を結ぶ「豊川線」の主要な系統につきましても、国・県の補助金を活用して運行されています。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。この制度は以前から活用していますが、広域的な路線についても、沿線市町の地域公共交通会議において、協議または報告をすることとなっていますので、所定の様式から抜粋し、ご説明いたします。

ページ左側をご覧ください。これらは豊鉄バス新豊線・豊川線の主要な系統の路線図で、接続する各市のコミュニティバス路線なども記載されています。続きまして、ページ右側をご覧ください。

(1) の目標の達成状況ですが、豊鉄バスではその路線の利用者数を評価指標としていて、新豊線は目標を下回ったものの、豊川線は目標を上回りました。

次に、(2) 平成30年度の取り組み状況ですが、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、利用促進に取り組みました。一方、豊川市では、平成29年10月に改訂した「豊川市バスマップ」に、豊鉄バスの時刻表等を継続掲載し、利用促進に取り組みました。

次に、(3) 今後の課題ですが、運行事業者では、新豊線、豊川線いずれについても、市をまたぐ利用について利用促進を図る必要があるということ、豊川市では市コミュニティバスとの乗継利便性の向上が必要であるということに記載しています。

以上で、協議事項(2)「地域公共交通確保維持改善事業の評価について」の説明を終わりますが、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： 地域間幹線系統についてですが、地域間幹線系統という地域を跨ぐ路線があり、その地域を跨ぐ路線に地域内を走っているコミュニティバスが接続するといった、幹の部分地域間幹線、地域のコミュニティバスを支線、フィーダー系統といい、それが一体となって国の補助制度も成り立っています。他の市町と比べても、ここまで地域間幹線系統を評価し、中長期的な取組みをしているところは中々ありませんので、本当にありがたく思っています。皆さんにも、コミュニティバスのみならず、市域を跨いでいる豊橋や新城の地域間幹線系統にも協議頂き、今後の利用促進にも尽力いただけるようお願いしたいと思えます。

座 長： 地域間幹線系統については、先ほど事務局からも説明がありましたが、県を通して申請という形になります。いずれにしても、地域間幹線系統とフィーダー系統は一体であるという認識をもつことが大切です。

委 員： 豊川線は、実際の目標に対しては達成しているので「A」ということですが、平成29年の利用者数からすると、必ずしもそうではないと言えます。豊川線の豊橋駅前～市民病院～豊川駅前と新豊線については、前年度と比べて大幅減となっているからです。今後の課題も踏まえて、平成31年度以降に取り組めるようにして頂きたいと思えます。先ほどの50円バスもそうですが、幹線系統を活用してフィーダー系統も利用できるということを出し切っていくと利用促進にも繋がります。全てが繋がっているという意識をして取り組んで頂きたいと思えます。幹線系統に接続しているフィーダー系統という位置づけで、豊川市コミュニティバスはフィーダー系統の補助を頂いているということになり、これがなくなるとフィーダー系統の補助もなくなるということになります。幹線系統は非常に重要な路線になりますので、幹線系統とフィーダー系統は一体となって取組みを進め、地域の協議会とも一緒になって取り組んで頂きたいと思えます。本省様式は補助対象の系統のみ評価をすればよいのですが、全体の評価についても必要であるということで中部様式を作成して頂いています。中部様式の内容は本省様式の中に入っているということになります。中部様式の2は豊川市のアピールポイントであり、こちらについては遠慮なくアピールして頂きたいと思えます。先ほどの地域協議会意見交換会・勉強会は、様式1にあり

ましたが、様式2の中にも盛り込んで地域協議会ごとに活性化もしているとアピールの中に入れてもよいと考えています。

座 長： 国への提出期限の1月18日までに、ご指摘の点も踏まえて追加、修正をお願いしたいと思います。

委 員： 地域間幹線系統の評価について、目標の利用者数の集計期間はいつからいつになるのでしょうか。

事務局： 平成30年度は、平成29年10月から平成30年9月までとなります。また、平成29年度は、平成28年の10月から平成29年の9月までとなります。一般の会計年度の期間と異なりますのでご注意ください。

委 員： 単純に利用者数自体は同じ1年という期間で減少しているということになります。最初にご意見があったように、この点についても増減に対する分析をして頂きたいと思います。現時点で理由が分かれば伺いたいと思います。もう一点は、幹線系統は路線全区間の利用者数になりますので、豊川市内の区間のみを抜粋して比較することができるか教えて頂きたいと思います。

委 員： 利用者数の減少については、目標の基準としている平成28年の利用者数に対しては実績の方が多くなっています。これは新豊線と豊川線はほぼ同じ場所を走っている路線になりますので、利用者の入り繰りがあったのではないかと分析しています。人数のカウント方法は乗降調査の時のカウントで、サンプル的な調査を基に年間に直しているという形になりますので、調査時に多くの利用があった場合、誤差が大きくなるという状況です。先ほどのご意見のとおり、昨年と比べると減少しているのは確かです。詳しい理由はなかなか分析することが難しくなっていますが、当社の傾向としては高校生の減少が目立っています。通学定期の利用者が大きく減少していますので、学生の減少が大きく影響しているとみています。また、豊橋市で福祉回数券が昨年まで配布されていましたが、今年は配布されていないということで、少なからず影響があるだろうと考えています。部分的な調査の抽出については乗降調査であるので出来ないことはありませんが、作業的には膨大なものになります。

委 員： 大変だとは思いますが、時間があればやっていただきたいと思います。

座 長： 他にご意見等はございますか。

座 長： 15ページの評価の部分で、B評価が目立っていますが、この表で一番重要なのは一番右の改善点に対する項目です。これはかなり具体的に記載する必要があります。ここにどこまで書き込めるのか支局とも相談し、精査して頂きたいと思います。何か書き込むべき事項など、ご意見等があれば伺いたいと思います。

座 長： ご意見等がないようですので、ご承認頂いたという事でよろしいでしょうか。それでは、ご承認頂いたということで進めさせていただきます。最終的なものは3月の次回会議で委員の皆さんに配布する予定です。

座 長： 続きまして、次第4のその他ですが、全体を通して、何かご意見等はございますか。

委 員： ポケット時刻表の今回の表紙が、自分の行きたい時刻が書き込めるようになっており、とても良いと思います。これを地域で配布したいので、沢山頂きたいと思います。老人会やボランティアグループなどの様々な集まりの際に配布したいと思います。

座 長： 是非沢山の方に活用して頂きたいと思います。老人会は年明けには祝賀会がある所が多

いのでお配り頂きたいと思います。その他に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、連絡事項等ありましたらお願いします。

事務局： 本日は沢山のご意見を頂きありがとうございます。次回の第40回会議は来年3月25日（月）の午後2時から、本日と同じ場所での開催を予定しています。後日事務局より追ってご連絡をさせていただきます。

座 長： 以上で第39回豊川市地域公共交通会議を終了します。長時間にわたりお疲れさまでした。

以上