

第 14 回豊川市地域公共交通会議議事録

- 1 日 時：平成 24 年 8 月 27 日（月）
午前 10 時 00 分～午後 12 時 00 分
- 2 場 所：豊川市役所 本 31 会議室
- 3 出席者：柴山卓也委員（愛知県地域振興部交通対策課）
富安隆徳委員（豊鉄バス株式会社）
清水康朗委員（豊鉄タクシー株式会社）
長崎三千男委員（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）
林 貞男委員（豊川市連区長会）
夏目光季委員（一宮地区区長会）
渡辺晴美委員（音羽連区）
鈴木忠利委員（御津連区）
諸永敬典委員（小坂井連区）
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）
西尾和晴委員（中部運輸局愛知運輸支局）
長坂和俊委員（愛知県交通運輸産業労働組合協議会）
稲垣光正委員（中部地方整備局名古屋国道事務所 金武昌樹代理出席）
大嶽弘次委員（愛知県東三河建設事務所）
衆名利幸委員（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）
山脇 実委員（市長）
竹下一正委員（市市民部長）
渥美昌之委員（市健康福祉部長）
竹本和男委員（市建設部長 岡田光弘代理出席）
- 4 欠席者：鈴木委員
- 5 事務局：松寄次長、飛田地域安心課長、中野課長補佐、安藤係長、杉下主任、梅田
- 6 傍聴人：10 人
- 7 次 第
 - (1) 報告事項
平成 24 年度利用者調査結果について
 - (2) 協議事項
市民病院移転に向けた市内バス路線見直しの方向性について
利用促進に関する取組みについて
 - (3) その他

8 議事内容

事務局： 本日は、お忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。議事に入ります前に、本日の会議には、傍聴を希望される方がお見えです。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をお願いします。なお、本日は、豊川市老人クラブ連合会の鈴木委員が欠席されています。また、名古屋国道事務所の稲垣委員の代理として金武様、豊川市建設部の竹本委員の代理として岡田次長に出席いただいています。それでは、第14回豊川市地域公共交通会議を開催します。はじめに会長である山脇市長から一言ご挨拶させていただきます。

会 長： 本日は第14回豊川市地域公共交通会議に、お暑い中、またご多忙の中ご出席いただきありがとうございます。また日ごろは本市の公共交通に関し、格別なご理解とご協力をいただきますことを改めて感謝申し上げたいと思います。昨年の11月から実証運行を開始したコミュニティバスですが、10ヶ月を過ぎあとわずか1年となります。その間皆様方には大変お世話になり、改めて感謝申し上げます。そのような中で7月末で、約51300名の方が利用されています。想定よりも多くの方に利用していただいている路線もありますし、利用が大変少ないという路線もございまして、これからいろいろと議論になろうかと思っています。来年5月の新市民病院の開院も、もう1年を切りました。市民病院への交通アクセスを確保することは大変重要な課題であると認識してまいりまして、そのためには本日の会議で、市民病院の移転開院に向けての市内バス路線の見直し案ですとか、利用促進策について、協議をお願いすることになります。今後も多くの皆様から利用されるバス路線とするために、本日も委員の皆様から貴重なご意見、ご議論をたまわりますようお願いいたしまして、簡単ではありますが挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

事務局： なお、山脇市長はこれから次の公務のため、ここで退席させていただきます。

(市長退席)

事務局： それでは座長、進行をよろしくお願いいたします。

座 長： 始めに本日の議事録署名人を指名します。本日は、豊鉄タクシー(株)の清水委員と愛知県バス協会の長崎委員にお願いします。では、次第に沿って会議を進行します。報告事項「平成24年度利用者調査結果」について、事務局から説明をお願いします。

事務局： バス利用者アンケートでは基幹路線で調査票を308枚配布し、回収数は124枚、回収率は40%、地域路線は140枚配布で回収数は51枚、回収率は36%、豊鉄バス新豊線・豊川線では、配布数が492枚、回収数は126枚、回収率は26%、全体の回収率は32%です。また、市民病院で行ったアンケート調査は、調査票の配布数が1,000枚、回収数は464枚、回収率は46%でした。OD調査の調査数は、コミバス全体で998件、新豊線・豊川線で979件、合計1,977件を集めました。次にバス利用者アンケート調査の結果をまとめています。バスの利用目的について、コミバスでは「通院」と回答された方が多く、続いて「娯楽・食事」、「買い物」となっており、新豊線・豊川線では、「通勤」と回答された方が多く、続いて「通院」「買い物」となっています。次に回答者の年代は、コミバスでは、70代、80代と回答された方の割合が高く、新豊線・豊川線では40～70代の方の利用が多くなっています。居住地について、コミバスではほとんどの方が豊川市在住でした。新豊線・豊川線でも豊川市と回答した方が多くな

っていますが、豊橋市と回答された方も15名見られました。利用頻度についてコミバスでは、月1～2日、週1～2日と回答された方が多く、週3～4日と回答された方が続いています。新豊線・豊川線では、週5日以上と回答された方の割合が高くなっています。利用時間帯について、コミバスは、午前8時台から11時台の利用が多い結果で、午後は14時、16時前後で利用があるものの、その他の時間では利用が少なくなっています。新豊線・豊川線については、午前は8時～11時頃で利用が多くありますが、午後の利用時間は分散しています。バスの乗継については、新豊線・豊川線では、回答者の10%の方が、コミバスでは8%の方が「乗り継いだ」と回答していますが、ともに「バスを乗り継いでいない」と回答された方が多くなっています。往復の利用状況は、新豊線・豊川線では往復利用した方の割合が高くなっていますが、コミバスでは往復で利用した方と「行き又は帰りのみコミバスを利用した」と回答した方がほぼ同じ結果でした。往復でバスを利用しなかった理由として、コミバスでは「利用したい時間帯と合わない」「本数が少ない」と回答された方の割合が高く、新豊線・豊川線では「利用したい時間帯と合わない」「本数が少ない」「自動車で送迎してもらおう」と回答された方も多くなっています。バスを利用する理由については、新豊線・豊川線、コミバスともに「出発地や目的地がバス停に近い」と回答した方が多くなっています。このほか、コミバスでは、「他に利用できる交通手段がない」「交通費が安い」と回答された方が多くなっています。次に13個の項目について5段階で回答いただいた結果を点数化して満足度をまとめています。コミバスでは、「普通運賃200円」「運賃の割引」「乗継券の使いやすさ」「運行日」「運行ダイヤの正確さ」「バス停の設置位置」「車両の識別のしやすさ」で満足度が高くなっていますが、「運賃の加算」「乗継のしやすさ」「1日の運行本数」「終発便の時刻」「運行ルート」で平均よりも低くなっています。新豊線・豊川線では「普通運賃」「運賃の割引」「運行日」「運行ルート」「バス停の設置位置」「車両の識別のしやすさ」で満足度は高くなっていますが、「運賃の加算」「乗り継ぎのしやすさ」「1日の運行本数」「終発便の時刻」で平均よりも低くなっています。自由意見には、運行本数を増やして欲しい、利用が多い時間帯にダイヤを変えて欲しい、ダイヤどおりの運行をして欲しい、運賃が高い、新市民病院へ乗換え無で行きたいという意見が多数ありました。続いてOD調査の結果について豊川国府線の豊川駅前～国府駅間の表を用いて説明します。グラフの横にコメント、グラフの下には調査期間中の移動数を付けています。豊川駅前から国府駅方面の移動数が48人、国府駅から豊川駅方面の移動数が49人いました。次に、グラフの縦軸は調査日の合計人数、横軸はバス停を表わし、ピンク色とクリーム色の棒は、バス停を通過した時にバスに乗車している人数を表わしています。表の中の矢印は、利用の多いバス停間を表わしています。例えば、国府駅から豊川駅前に行く便をピンク色の矢印で表わしています。豊川駅方面の移動数は49人でしたが、そのうち、国府駅バス停で乗車して豊川体育館前バス停で降車する、それから、豊川体育館前バス停で乗車し、豊川駅前バス停で降車する、そして、豊川市役所前バス停で乗車し、豊川駅前バス停で降車する利用が多く、5日間で5人いたということを表わしています。豊川駅前から国府駅に行く便については、オレンジの矢印で表わしています。国府駅方面の移動数は48人でしたが、そのうち、豊川駅バス停で乗車し豊川体育館前バス停で降車する利用が多く、5日間で14人いたということを示しています。その他の路線についても、

同様の方法でまとめています。続いて、市民病院来院者アンケート調査結果について説明します。アンケート調査票は、9時から13時の間に配布したので、主に午前中に来院された方を対象に行った調査結果となります。回答者の年代は、60代、70代の方が多くなっています。回答者の住所は、豊川市が多く占めていますが、新城市、豊橋市から来院する方も見られます。来院の頻度は、「平均して月1回程度」と回答された方が多く、続いて「年に数回程度」と回答された方が多くなっており、毎週利用する方との差が大きくなっています。来院時の移動手段は、「自分で自動車を運転して来院する」と回答された方が多く、続いて「家族の送迎」となっています。「路線バス」「タクシー」と回答された方は少ない結果でした。病院への到着時刻は、9時をピークに、8時から10時台に来院する方が多く、病院を出発する時刻は、10時から12時台が多くなっています。「これまでの来院時に利用したバス路線」については、「主に豊鉄バスを利用」「豊鉄バス以外に他の交通も利用」と回答された方が若干見えますが、「バスを利用して来院したことがない」と回答された方が非常に多くなっています。その理由は「自由に使える車で通院できるから」と回答された方が多く、続いて「バス停が遠いから」「乗りたい時間にバスが走っていないから」となっています。移転した場合の移動手段については、「自分で車を運転して来院」、「家族等の送迎」と回答された方の割合が高い結果でしたが、続いて「鉄道」「バス」を利用して来院するとの回答が多くなっています。バスで市民病院に行く場合に重要視する項目は「乗継なしでいけること」と回答した方が多く、「運賃の負担が少ないこと」「利用したい時間とあっていること」「病院のバス停と病院の入口が近いこと」の回答が多くなっています。自由意見としては「移転すると遠くなるため、公共交通を充実して欲しい」「桜町校区を経由するルートを作って欲しい」「一宮又は千両方面から新市民病院へ乗継無でいけるようにして欲しい」という路線の拡充についての意見がある一方、「八幡駅前に移転するため、バス等は不要」という意見もありました。

座 長： ただいまの説明に関して何かご意見ご質問等ありますか。

委 員： 自由意見は、具体的に皆さんがどういったことを述べられているかをお示しいただきたいと思います。資料8ページで、今回は豊鉄バスとコミバスが分けて記載されていないため、どちらについての意見なのか分かりにくいと思います。そして、今現在公共交通は必要ないが来るべき将来のために運行を続けてほしいという意見あったのですが、利用者の意見としてこのような意見が出るのは予想外でした。またOD調査のまとめが読みにくいと感じました。OD結果は、クロスシート式で示すと、乗車バス停、降車バス停、通過の数、途中のバス停での数字も確認できますし、場合によっては乗降がないバス停もあり、将来的な見直しの際にも参考になると思います。

事務局： すべての自由意見を記載すると全体の流れもわからなくなってしまうので、多いものを中心に記載しましたが、今後の調査の際には別冊資料として付けることは可能です。次の自由意見等の分類を、コミバスと広域路線と分けることについては可能ですので、今後の資料作成に活かしたいと思います。「将来のためにほしい」という意見は私たちのところへも届いています。今後団塊の世代が高齢化し、将来の移動手段に不安を持っているということで、利用している方達も利用していない方達の今後の需要があることを想定し書かれたのではないかと推測しています。OD調査のクロスシートに関するご指摘は、クロスシートで数字を出すのが本来の結果の示し方だと思って

います。ただ、一般の方も委員となっているため、可能な限り視覚で分かりやすくすることを考え、このような表現方法を採用しました。今後OD調査結果を示す際に、クロスシートが必要であれば一緒に載せることも検討したいと思います。

座 長： 本来ならば、OD結果を示す場合はクロスシートを使用しますが、本交通会議は一般の委員も出席されており、クロスシートでは分かり難いと判断し、一番利用されている区間がどこか分かりやすくなるように、座長より指示をした経緯があります。

委 員： アンケート結果では、通院手段として現在のバス利用実態と新市民病院に移った際に今来院している方の移動手段は何か必要なのかが書かれていました。結果は鉄道、バス、タクシーという順に新市民病院への移動手段として期待する声が多かったと出ていました。もう1つ気になったのは現市民病院来院者の19%が徒歩や自転車で来院していることです。理由は街の中心部にあり周りに住宅の多いことから、ご高齢の方も徒歩や自転車で通院しているため、当然バスへも乗る必要がなく便利だったということです。新市民病院は八幡へ移転しますので、そういった方が徒歩や自転車では行けなくなるため、特にコミバスに対する期待が大きいのだと思います。調査結果の傾向を見て、事業者としても対応を考えていきたいと思います。

座 長： 新市民病院へのアクセスは、現市民病院へ通院されている方にとって不安に思っていることが多いと思いますので、アクセスの方法を事務局でも考えていくことが必要です。他にいかがですか。なければ、協議事項に入ります。「市民病院移転に向けた市内バス路線見直しの方向性」について事務局から説明をお願いします。

事務局： まず、7月までのコミバスの利用状況及び23年度のコミバスの収支について報告します。11月～7月までの豊川市コミュニティバスの利用者数は、51,300人です。1便あたりの平均利用者数は、一宮地区地域路線では1便あたり5名以上、一宮線、音羽地区地域路線では1便あたり3名ほどありますが、その他の路線では、1便あたりの利用者数が少なく、特に音羽線、御津線、御津地区地域路線の利用者が伸び悩んでいます。これまでと同様に、豊川国府線とゆうあいの里小坂井線との乗継、音羽線から音羽地域路線への乗継、御津線から豊川国府線への乗継券の発行が多い状況です。定員超過時に追加運行をした回数は、今まで同様一宮地域路線で多くなっています。次に、前回会議の23年度地域公共交通会議決算書の説明の中で、運行事業者に支払う23年度分の運行負担金が44,172,494円であることを報告しましたが、収支率を見ると路線により差が大きい状況です。基幹路線全体では、8.92%で、平成25年度の目標値の13%を約4%下回っています。地域路線のつつじバス、本宮線は、目標の15%近い数値でしたが、ハートフル号の収支率が低い結果となっています。地域路線全体の収支率は11.85%であり、コミュニティバス全体で9.66%となっています。それでは、協議内容の説明に入ります。今回行ったアンケート調査から抽出された課題と、これまでに説明会等でいただいた意見から、乗継なしで新市民病院に行けること、再編前に運行していた北部線沿線住民、また、現在バスが運行されていない桜町地区住民の移動手段の確保、小坂井地区の路線拡充、現在の市民病院周辺地域から新市民病院への交通手段の確保が移転の際の課題となっています。そして、サービス面では、運賃割引の要望が多くあります。また、各調査では、ルート、時刻など運行内容がわからないとの意見も多くいただいています。前回会議で国の補助事業の「地域公共交通確保維持改善事業」の事業評価について第三者委員会が開催されたことを報告しました。

が、その評価結果の中でも、一部路線で目標達成できない見込みであるため、利用促進PR等の取組が必要との意見もいただいています。これらの課題に対応するための路線見直しの考え方をまとめています。1つ目は、一部の基幹路線を新市民病院へ経由するルートに見直す。2つ目は、旧北部線沿線の平尾地域住民、新市民病院南側（桜町校区）住民の移動手段を確保する。3つ目は、PRやイベントの実施、回数券の導入など、利用促進施策を充実する。この3つの考え方から、市民病院移転に向けた4つの方針を示しています。市民病院移転に伴い変更する路線は、豊川国府線、音羽線、御津線、ゆうあいの里小坂井線、一宮線を考えています。最初に方針1：豊川国府線、音羽線、御津線は、新市民病院を経由するルートに変更する。そして、豊川国府線は、国府駅と平尾地区を結ぶルートに延伸する。次に方針2：ゆうあいの里小坂井線は、同じく新市民病院を経由するルートに変更する。そして、小坂井地区の運行ルートを拡充し、小坂井地区から桜町校区、新市民病院を経由した後、諏訪地区（市役所）へ運行するルートに変更する。方針3：一宮線は、新豊線・豊川線でも市民病院移転に伴い、運行ルートの見直しが行われる予定のため、新豊線・豊川線のルート変更に合わせて見直しを行う。最後に方針4：利用促進施策の実施については、後ほど皆さまに協議していただきます。次に、方針に基づく各路線の変更の方向性について説明します。最初に広域路線の豊鉄バス新豊線・豊川線の変更案になります。新豊線・豊川線は、現在のルートから2ヶ所変更することを考えています。1つ目は、現在の運行ルートである諏訪地区から新たに新市民病院までルートの延伸を行います。新市民病院開院後は、豊橋方面から体育館前を通過した後左折し、姫街道を通って新市民病院を経由し、新市民病院から折り返して、市役所、豊川駅方面へ運行するルートに変更することを考えています。新市民病院への経由により、運行キロが往復約4.6km延長します。もう1箇所変更する区間は、東曙町バス停～本野原バス停間です。飯田線と新豊町交差点の間にスーパーなどの商業施設がありますので、商業施設の近くにバス停を設置し、ルート変更することを考えています。この変更によりバス停間の延長キロが概算で300m延長します。この見直しによるバス停位置、運行本数、運行ダイヤは今後調整を進め、次回会議で示させていただく予定です。次にコミバス見直しの方向性について説明します。最初に豊川国府線の見直しですが、1つ目は、名鉄八幡駅と新市民病院を結ぶ新市民病院を経由するルートに見直しを行います。2つ目は、国府駅とゆうあいの里を結ぶ路線に見直します。延伸するルートを点線で示していますが、六光寺バス停からルートが2つに分かれていると思います。これは、豊川養護学校へ運行する便がゆうあいの里に行く場合は北側のルートで運行し、豊川養護学校を経由しない便がゆうあいの里まで運行する場合は南側のルートで運行することを表わしています。見直し案では、現在よりも所要時間が新市民病院を経由することにより3分ほど、国府駅からゆうあいの里まで運行することにより1便当たり10～12分かかるものと思われます。そのため運行本数について、現在の運行時間帯で運行し、ゆうあいの里までの便を3～4便確保した場合、国府駅から豊川駅前間の運行本数が、現在の7便から5便になることが考えられます。続いて、ゆうあいの里小坂井線の2ヶ所の見直し案について説明します。最初に西小坂井駅～伊奈駅前萬楽バス停間の運行ルートについてですが、小坂井町住民の利用拡充を図るため、小坂井地区で利用ニーズの多い商業施設や鉄道駅から離れ、住宅が集積している地域を経由するルートに

見直します。次に新市民病院までの運行ルートについて、新市民病院開院後は「あつみ宿店バス停」を経由した後直進し、小田渕町、桜町、蔵子を通り新市民病院に向かうルートに見直しを行います。新市民病院経由後は、蔵子、下野川町を通り「新桜町バス停」と結び現在のルートで運行を行います。また、現在は「新桜町バス停」と「西塚公園バス停」間で市民病院を経由して運行していますが、市民病院移転後は、「西塚公園バス停」へ直進するルートに見直します。見直し案では、現在よりも所要時間が1便あたり20分ほど多くかかると思われ、運行本数について、現在の運行時間帯で運行した場合、運行本数が片道4～5便になることが考えられます。参考資料になりますが「フロイデンホールバス停」「宿中島バス停」「市民病院バス停」は、路線見直し後に廃止となります。「フロイデンホールバス停」は、見直し案では廃止となりますが、西小坂井駅バス停から160mほどの距離であるため、変更後は、「西小坂井駅バス停」の利用が可能と考えています。また「宿中島バス停」については、これまでの乗降数が少ない状況でした。バス停の廃止によりバス勢圏から外れる場所は、住宅地も少ない場所となっており、廃止について小坂井地区の住民代表者の方に説明し、内諾を得ています。次に、「市民病院バス停」については、近くに豊鉄バス(株)新豊線・豊川線のバス停も位置していますので、経由しないことを考えています。続いて、一宮線の見直し案については、新豊線・豊川線にルート変更に合わせて見直しを行うことを考えています。先程、新豊線・豊川線の変更案で説明しましたとおり、東曙町バス停と本野原バス停間で、商業施設の近くにバス停を設置し、経由するルートに変更を行います。変更案では、延長キロが300m、所要時間が1便あたり1分ほど延びることになりますが、運行本数は、現在と同じ片道4便確保できると思われます。続いて音羽線、御津線の見直し案ですが、2つの路線とも、市役所まで運行する便、または市役所から音羽、御津地区へ運行する便については、新市民病院を経由するルートに見直しを行います。変更案では、現在よりも延長キロが800m、所要時間が1便あたり3分ほど延びることになります。運行本数は、現在と同じ本数の確保を考えています。次にルートの見直し案を基に市内バス路線全体のバス勢圏を示す図をお付けしました。森林・河川面積を除く市面積に対するカバー率は、半径300mのバス勢圏では、運行開始時は44%でしたが、見直し後は48%になります。半径500mのバス勢圏では、運行開始時は79%でしたが、見直し後は85%になります。また、市の人口に対するカバー率は、半径300mのバス勢圏では、運行開始時は38%でしたが、見直し後は45%、半径500mのバス勢圏では、運行開始時は61%でしたが、見直し後は68%になります。見直し後の運賃体系についての考え方ですが、運行開始から間もないため、見直し後の運賃体系も、現在のゾーン制運賃を継続し、乗り継ぎした場合でも、現在と同様の運賃体系を継続することを考えています。次に、豊川国府線の国府駅から新たに結ばれる「ゆうあいの里」までの運賃については、北部線運行時は、国府駅から「ゆうあいの里」まで270円でしたので、見直し後は以前よりも安い運賃で利用できるように、200円とすることを考えています。しかし、現在のゾーンの分け方で運賃を考えた場合「ゆうあいの里バス停」は、東ゾーンに位置しますので、西ゾーンの国府駅から東ゾーンの「ゆうあいの里」まで運賃300円となります。運賃を200円とするため、変更案では「ゆうあいの里」バス停を「豊川体育館前バス停」と同様に東西のゾーンに属するバス停として考えています。また、乗継券については、ルート変更により「ゆ

うあいの里バス停」では、豊川国府線とゆうあいの里小坂井線が、「新市民病院」では豊川国府線、ゆうあいの里小坂井線、音羽線、御津線が乗継可能になるので、変更案では「ゆうあいの里バス停」及び「新市民病院バス停」で新たに乗継券の発行を行います。今回いただいた意見などを参考に見直し案の修正等を行い、ルートの変更案をまとめた後、新規バス停の設置場所、運行ダイヤの設定などを進め、次回会議には運行計画の変更案を示させていただく予定です。

座 長： ただいまの説明について、ご意見ご質問等ございますか。

委 員： ゆうあいの里まで西ゾーンが拡張されたということでしたが、東ゾーンの方で、千両三上線や、一宮線が東ゾーンに入っていますので、東ゾーンを新市民病院の位置まで拡大していただけたら、新市民病院への運賃負担が少なくなると思います。

事務局： 現在は豊川体育館前バス停をゾーンの区切りとしています。ゾーンの区切りを、新市民病院としてほしいということだと思います。現在は豊川を中心ということで豊川体育館前を基準にし、市域の西側の居住者は市民病院 200 円、市役所 300 円、東側の居住者は市役所 200 円、市民病院 300 円ということで区切っています。ただ、今回の意見は貴重な意見ですので、ゾーン制の将来的な構想ということで、市民病院利用者がなるべく同じ料金で利用できるようにするという事も検討したいと思います。

委 員： 現在ゆうあいの里小坂井線のルートは宿地区を通りますが、宿中島バス停の通りはほとんど家がなく畑や田んぼばかりです。それが変更予定のルートは、小坂井で一番大きい美園区と南山区を通ります。ここは今までバスが通っていませんので、お年寄の困っているという声をたくさん聞いていました。新しいルートが完成すると、新町町内会や八丁町内会という比較的小坂井で人口の多い地区も拾えますので、非常に助かると喜んでいます。変更ルートが承認され新しいゆうあいの里小坂井線ができましたら、地区の方に回覧等をして報告したいと思います。

委 員： 満足度では、運行本数や運行ルートに不満があるということでした。この変更案においては、ルートをさらに回り道し、且つ運行本数を減便しています。予算の制約もあり仕方がないということもありますが、さらにまた運行本数に関する不満が増えてくるだろうし、評価が気になります。空白地域を無くしカバー率を高めようということでしょうが、それに伴ってマイナス面が増えるという部分をどう考えますか。

事務局： 運行が始まり、バスがない地区から、自分の地区にもバスがほしいという意見を多数いただいています。アンケート調査以外にも、説明会、ホームページ、電話等で様々な地区から、こういった路線がほしい、こういった見直しをしてほしいという声を聞いています。そういった声をできる限り拾いたいということで、特に今回はゆうあいの里小坂井線を大きく見直します。ただ、この路線で小坂井地区もカバーし、今まで人口が多くてもバス路線がなかった桜町や蔵子地区もカバーしながら新市民病院へつなげます。また、現市民病院は徒歩で行けるが、新市民病院へはバスを使わないと行けなくなってしまう方がいるので、その地区の路線を廃止するわけにはいかず、その足を確保するために諏訪を経由しての路線となるために時間がかかり本数が減ります。一度これで走らせ、それに対してどう評価されるかということは、25 年度に乗っていない方へのアンケートも予定していますので、そこで意見集約したいと思います。

委 員： 交通ネットワークを考える時に、鉄道が基本的にあり、それを補完する二次的な交通の地域間幹線路線として新豊線等があります。豊川市では基幹路線をベースとして

地域路線がフィーダー化する形でネットワークを組んでおられる中で、今回市民病院移転に伴って見直すという話でした。今回示された多様な枠組みで見直しをする事は評価できますが、現実には利用者が非常に少ない路線も見られるので、何を基準に路線を判断するか、セーフティネットとして自治体はどう考えていくかが基本にあると思います。ゆうあいの里小坂井線は現実には時間もかかる、コストもあげない方法で考えていく中で本数を減らすことで対応したと思いますが、収支率も路線によってバラつきがあり、正直、基幹路線で利用の多い一宮線の収支率がこれだけ低いのは解せない部分もあります。いずれにしても経費をどう見るかという捉え方が一つあるのではないかと思います。今回の変更方針案の位置付けとして、コミバスをメインに書かれていますが、バスは新豊線・豊川線を含めてのものであり、それも含めて変更方針案の中に折り込み、トータル的な検討が必要です。実は今回の見直しの中で、豊川体育館前と豊川駅前がデータから見るとダブルトラックになっているのではないかと思います。平均5人ほどが体育館から豊川駅前に向かっており、逆に帰りは10人利用があるのですが、実は1便1人しか乗っていないことが分かります。体育館前バス停の通過人数が、10人ですから1.8人しか乗っていないという状況がいえます。一方で、豊川国府線の横佐は利用が殆ど無く、中央通4丁目は8人ほど利用が見られます、ただし5日間の乗降ですので0.8人の利用しかありません。そういうロスもある中で、運行させて経費を使う意味はあるのか判断する必要があります。場合によっては、その経費を別に回して他の需要に応じていく予算の使い方があるのではないかと思います。豊鉄バスの路線バスは本数が多いため、路線バスでカバーが可能であればダブル投資をする必要は無いため、見直しがきく所を見直して路線の有効活用をしていくネットワーク作りをする事によって利用促進に繋げる必要があると思います。

事務局： 豊川国府線は、今回本数を減らすという案に至ったが、代わりに国府駅からゆうあいの里へ昔の北部線の経路で本数を設定しました。この背景として、国府駅周辺の方からゆうあいの里へは、諏訪での乗換えなく直通で行きたいという要望が多くあったためです。結果、車両の拘束時間などを現状と同程度とするため豊川国府線の減便に至りました。新市民病院の新設に伴い、これから新豊線、豊川線の重複路線が増えてくると予想しています。また、市西部からは御津線、音羽線が合流してくるので、仮に豊川国府線を減便させても1日11本走るようになりますし、利用者数を見ても1便辺り2人前後なので、減便しても大きく影響はないと思います。ダブル投資のお話については、豊鉄バスの路線は、サティなど大型施設への運行の要望が多いので、そちらを経由しながら豊川駅へ向かいます。豊川国府線については人口の多い金屋地区、中央通の利用者をこのまま切り捨てるわけには行かないのと、人口集中地区なので、高齢化が進んだ将来的な需要が見込まれるということで今のルートで運行を継続したいと考えています。今後これが継続されていくかという事は、これからご意見を頂いて見直しをしていく必要があると思います。

委員： 先ほど新市民病院に関する新豊線・豊川線の経路変更について説明がありましたが、事業者としてこの変更についてどう考えているのかというと、私どものバス路線は豊橋を中心として、住宅密集地を通る路線以外は、高齢者が多く利用されています。現在バス路線を維持するにあたり、次のような考えで進めています。1つは「役割分担」です。現在は昔と違いバスの利用率も下がっており、鉄道と競合することはデメリッ

トになるので、バスの役割と鉄道の役割を分けて考えています。2つ目は「利便性の向上」です。これはダイヤ、経路も当然ですが、高齢者も含めた利用の中心になっている方々の通院と買い物の中心となる施設を経由できるように、停留所の間隔を短めに取り、利便性の向上につながる努力をしています。そして先ほどお話のあった交通空白地を通すこと、これも過度に伸ばすと時間が延びるので見極めは大事だと思いますが、これらの考えでバス路線を維持しています。新市民病院へは、豊川線と新豊線の乗り入れを検討しており、運行本数は今後みなさんと協議をしながらと考えています。自由意見でも病院アクセスに対する声が多くあり、私どもはそういった声に応えなくてはならない責任があり、広域幹線として役割を果たすべき便を新市民病院へ乗り入れることは、事業者として当然やるべきことだと思っています。そしてフィーダー路線であるコミバスと豊川体育館前などの交通結節点で時間調整させていただきながら、市民病院への乗り入れを含めて検討させていただきたいと思います。バス協会からもお話がありましたが、サービス水準として運行本数と輸送量を総合的に判断、最適化し、合理的な運行をすることは長く路線を維持するために重要です。公共交通は便利ですが、自家用車ほど利便性の高い乗り物ではないとご理解いただきながら、上手に活用することで、人や環境に優しく中心市街地での渋滞緩和や交通事故防止に役立つと考えています。公共交通のメリット、デメリットをご理解いただき、利用者のいないバスを走らせるべきではないというご意見にも配慮しながら合理的なバス路線網作りが必要だと考えており、今後もそういった方向で協力したいと思います。

座 長： コミバスで共通する面もありますから、検討していけたらと思います。

委 員： ゆうあいの里の運賃はどちらのゾーンからでも200円にしたいというご提案でしたが、そういう取扱いをすると一部運賃が逆転してしまう現象が起こるところもありますので、調整させていただく部分もあり、本日のご提案どおりにならない部分もあると思いますのでご了承いただきたいと思います。

座 長： 先ほどご提案いただいた新市民病院の料金も含めて、ただいまご指摘いただいた部分でかなり複雑な形をとらざるを得ないかもしれません。利用者は簡単な方がいいわけで、その矛盾をクリアしなくてははいけません。次の時にはもう少し整理したものが出せるのではないかと思います。

委 員： ルート変更について、県営千両住宅の方たちが路線から外れてしまっています。県営千両住宅にはかなり戸数がありますので、なんとか路線をつなげていけるといいのではないかと思います。要望をいろいろと聞いていますが変更はできますか。

事務局： 千両についてはこちらにもご意見を伺っており検討していますが、ぎょぎょらんどバス停から、県営千両住宅は500メートル圏内に一部が入ってしまうため、ルートの延長としては入れづらい状況です。特にゆうあいの里小坂井線はこれ以上時間を延長させられず今回は外させていただいていますが、参考意見とさせていただきます。

座 長： 今回の見直しでは残念ですが、次回にはご利用の状況を見ながら予算的なものも含めて考えていくということではないかと思います。今回、新市民病院開院に伴う再編を行い、これを第一歩として、空白地を減少させ、若干運行本数や所要時間は長くなるが、乗継なく新市民病院へアクセスできることを最優先に考えたということだと思います。この方針がもう少し本数を増やしてほしいという意見と矛盾しているとのことご指摘もありましたが、この方針のあたりはご了承いただくということでよろしいですか。

(異議なしの声あり)

座 長： それではご了承いただきました。次の会議には、今のご意見をいただいた上で検討を進めたもう少し細かいものを出し検討していただきたいと思います。次に協議事項「利用促進に関する取り組み」について説明をお願いします。

事務局： 利用促進に関する取組として、4月には、市役所各課に通勤時の利用及びイベント開催時にバスを利用していただくために、ダイヤなどを載せていただくように依頼文を送付、5月の「おいでん祭」ではブースを設けPRを行い、6月には、公共交通ガイドブックを作成し支所等に配布しました。7月からは「広報とよかわ」の毎月1日号にコミバスのPRコーナーを設けて、定期的に周知を図っています。現在は、前回会議で協議した「夏休み小学生運賃50円」の取組を実施中です。今後の取組として、市の取組みではありませんが、9月には「プリオ」でコミバスを利用して買い物された方に対し、コミバスの基本料金200円をキャッシュバックするキャンペーンが行われる予定です。それでは協議内容に入ります。コミバスの運行開始から1年を記念し、利用促進に繋がる事業として「回数券の導入」と「スタンプラリーの実施」を考えました。最初に「回数券の導入案」について、販売は、コミバスの運行開始日に合わせ11月1日からとします。回数券を使用できる路線は、豊川市コミュニティバス10路線のほか、豊鉄バス(株)の新城市Sバス、おでかけ北設、高速バスを除く全線とします。回数券は1種類で、1綴に100円券が22枚付いているものになります。価格は1綴2,000円で販売し、200円分お得となっています。販売場所は、コミバス車内と新豊線・豊川線の車内で販売するほか、市役所地域安心課、一宮、音羽、御津、小坂井の各支所、豊鉄観光サービス豊川旅行センターでも取扱いを行います。続いて、スタンプラリーの実施案ですが、スタンプカードにスタンプを押印して、スタンプの数が集まったら景品と交換できるという内容です。実施期間は、11月1日から30日までの1カ月間、コミバス全10路線で行いたいと思います。スタンプカードは、コミバスの車内、地域安心課、各支所でお渡しします。参加者は、コミバスを降りる際に運転手にスタンプカードを見せ、運転手がカードにスタンプを押すこととなります。スタンプのデザインは路線ごとに変わる予定ですので全部で10種類となります。景品との交換条件は、3種類のスタンプを3個又は1～2種類のスタンプを5個集めることが条件です。景品は、地域安心課、各支所でカードと引き換えにお渡しします。景品の交換時期は、土・日・祝日を除く、12月10日までを考えています。なお、景品は、「こんた」が入ったエコバック又はハンドタオルを予定しています。実施についての周知、スタンプやスタンプカード、景品の最終的なデザイン、実施方法の微修正等については、事務局に一任していただくことも含め承認をお願いします。次に10月変更分について前回会議から検討が進んだ部分について説明します。前回、今年10月に見直しを行う路線の変更案について承認をいただき、現在、変更に向けて手続きの準備を進めていますが、御油地区地域路線については、先日地域協議会で路線の愛称が「ごゆりんバス」、また車両のデザインも決まりましたので報告します。御津地域路線では、利用者数が少ない状況ですので、利用周知のために地域に配布する時刻表の作成や、町内会単位で利用の周知や路線の見直しに向けての調査を行っています。協議会では、調査結果を基に今後、路線の見直しの検討を進めていく予定でいますのでご承知おき下さい。

座 長： ご意見ご質問ございますか。

委員： 夏休みこども 50 円運賃では、市町がばらばらに実施され、呼びかけや取組がばらばらなのが残念です。利用はあったようですし、利用促進やバスの活性化につながりますので、市町協力して取り組んでほしいと思います。関係者との調整や時間的な問題があったのかもしれませんが残念でした。2 つ目に自由意見の中に、広報が充分でないという意見がありました。そのような認識を利用者の方が持っているということは利用されていない市民の方はもっと持っているので、その辺りについて新たな展開をお願いします。3 つ目にスタンプラリーですが、景品のグッズ等を用意予定とのことですが、バス協会としても用意できるグッズ等ありますので協力したいと思います。

事務局： 50 円バスについては、豊橋、豊川、新城、田原、蒲郡の 5 市で話し合いをしました。が、それぞれの市で事情があり今回まとめてはできなかったのも、今後継続するかどうかについても話合う必要を感じます。広報では、7 月から広報とよかわ 1 日号にコーナーを設けておりますし、来年 5 月の見直しの際には全戸配布の検討をしており、町内会を通じて全戸配布することが一番直結する PR ではないかと思います。その他にも新しいバスの見直し状況を皆さんにお知らせする機会も考えていきたいと思えます。グッズ提供については是非ご協力いただきたいと思いますので、またご相談に伺いたいと思えます。

委員： 50 円バスの実施では、先ほどのご指摘のようにスムーズにいかないところもありましたが、バス協会さんにご協力いただき、ポスターを作製しました。豊鉄バスだけで 1 日あたり延べ 200 人の利用があります。乗務員からのヒアリングでは、子どもは間違いなく増えており、一番心配だった子どもだけの利用というのはほとんどなく、家族と一緒にという一番ありがたい形でご利用いただけたということで、やってみるもんだなと感じました。

委員： 回数券発行の提案がありましたが、22 枚で 2000 円よりも 1000 円で 11 枚という方が買いやすいと思えます。

事務局： 回数券は市が単独で作成するのではなく、バス会社さんとも調整があります。現在バス会社で販売しているものが、2,000 円で 22 枚綴りということで、これをうまく使い、コミバスだけでなく新豊線や豊川線でも共通で使えるように今回の形としました。今回のご意見は今後の検討課題にして、バス会社とも調整したいと思えますが、まずは 2,000 円のものでスタートさせていただきたいと思えます。

委員： 先ほど、スタンプラリーの景品提供のご提案もありましたが、すわボンや、いなりのグッズも出ていますので、こんたのグッズでなくても、他からの提供を考えてみてもいいのではないかと思います。プリオ活性化イベントとして 200 円キャッシュバックがありますが、9 月から 12 月はプリオのイベントが多くあり、両者にとって有益だと思いますので、イベントをもっと活用し広報していけたらと思えます。文化会館等でも市の事業もありますが、まだそこにコミバスをご利用下さいの一言を見たことがないので、細かい時刻表まで載せないにしても、ぜひ広報していただきたいです。

事務局： チラシ等へバス利用について載せてほしいということは、4 月に各課へ依頼しています。施設へはパンフレット作成の際及び更新時には、バスの利用促進になるような文章を入れてもらうことで対応をお願いしたいと思います。景品については、グッズ提供に関して今もありがたいお話をいただきましたが、他にも提供いただけそうな所へは声をかけていきます。事務局としてはこんたの PR をしたいので、こんたのグッ

ズを用意したいと思います

座 長： 利用促進として、みなさんに使っていただけるような仕組みを作っていくことが大切です。コミバスは高齢者のためのバスだと思われてしまうところがあって、誰でも乗れるということの周知も必要だと感じました。スタンプラリーや利用促進の取組を通して、市民の方へメッセージを出すことが大切です。楽しく面白く、子どもたちに乗ってもらうことも1つの視点ではないかと思います。それではこの利用促進に関する取組についてはご了承いただいたということによろしいですか。

(異議なしの声あり)

座 長： それではご了承いただきました。その他について事務局からありますか。

事務局： 本日の意見を参考に見直しの検討をすすめます。PR策として回数券、スタンプラリーの準備を進めていきますのでお願いします。次回は12月頃の開催を予定しており、正式な日時が決まり次第連絡いたします。本日はありがとうございました。

座 長： 他にいかがですか。本日はこれで閉会にさせていただきたいと思います。長時間ありがとうございました。

(会議終了)