

平成25年度第2回新城市地域公共交通会議 会議録

1 開催日時

平成25年9月2日（月）午前10時15分から午後12時10分まで

2 開催場所

旧市民体育館第1会議室

3 委員（18名中18名出席）

所 属 等	氏 名	備 考
新城市長	穂積 亮次	会長
名古屋大学大学院環境学研究科 都市環境学専攻准教授	加藤 博和	副会長
バス利用者代表	夏目 善之	座長
公益社団法人愛知県バス協会専務理事	古田 寛	
豊鉄バス株式会社取締役営業企画部長	藤田 信彰	
豊鉄タクシー株式会社代表取締役社長	清水 康朗	
豊橋鉄道労働組合中央執行委員長	長坂 和俊	
新城市社会福祉協議会長	瀧川 正喜	
新城市老人クラブ連合会長	佐宗 靖宏	
新城市小中学校PTA連絡協議会代表 (千郷小学校PTA副会長)	村松 英治	監事
バス利用者代表	田村 太一	監事
バス利用者代表	原田 守	
中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	小河原恵吾	
愛知県地域振興部交通対策課主幹	古橋 昭	
愛知県新城警察署交通課長	大野 眞	
愛知県新城設楽建設事務所維持管理課長	杉野 文人	
新城市総務部長	清水 照治	
新城市市民福祉部長	佐宗 常治	

4 会議次第

1 あいさつ

2 議事

- (1) 夏休み小学生50円バスの利用状況について（報告）
- (2) バス利用者の推移について（報告）
- (3) 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について（報告）

(4) 新城市地域公共交通総合連携計画の進捗状況について（報告）

3 意見交換

4 その他

5 議事の結果

事務局

定刻となりましたので、ただ今から平成25年度第2回新城市地域公共交通会議を開催いたします。

本日は、お忙しい中にもかかわらず、新城市地域公共交通会議にご出席をいただき誠にありがとうございます。それでは、早速ですが、次第に基づき始めさせていただきます。はじめに、会長であります市長よりご挨拶を申し上げます。

あいさつ（穂積会長）

あらためて、おはようございます。会長をしております市長の穂積亮次でございます。今日は、第2回の地域公共交通会議をお願いしましたところ、それぞれご多忙の中をお集まりいただき、誠にありがとうございます。

先程、入る前に佐宗委員の方からありましたように、水不足が非常に深刻化しておりまして、なかなかここ数日來の台風の通過のときも、ここの地域だけは、どうも抜かれていったようで、大変苦慮しているところです。節水等にご協力をお願いしたいと思います。

また、今日の会議には直接、関係ありませんけども、昨日、市内全域で防災訓練、特に総合防災訓練を開催することが出来まして、関係機関の皆様のご協力のもとに、有事を想定した様々な訓練をすることが出来ました。ご協力に感謝申し上げます。

さて、公共交通会議でございますけども、既にご案内のとおり合併後、新市の一体化の中でこの公共交通会議も開催をすることが出来ました。もう既に5年前に総合連携計画を策定をして、中部運輸局管内では、最初の補助対象として取り上げていただいて、様々な施策を展開してまいりました。その後、5年間を経過しているということでございますので、これらについて様々な検証も必要になっておりますし、それぞれの地域の守る会等の皆さんの活動と様子なども汲み取りながら、より良いものにしていきたいと考えております。

また、今日は新たに委員に鳳来地区の原田守さん、愛郷地区であります参加をいただいております。より幅広い皆さんの意見を聴きながら進めてまいりたいと思います。

ちなみに、先日、担当課の方に照会をして、この公共交通会議が出来た結果、どのようにこの地域の公共交通、バス路線の変化が起きたのかを数字上で見る事ができました。合併時、旧三市町村でそれぞれ公共交通バス、Sバス等を含めて運営をしておりましたが、そのときの年間の総走行距離数を測りますと36万4千キロという数字でした。それが現在は、59万キロということで、数値にして23キロ増、倍率にして約1.6倍となっております。これについては、バスの路線事業者の皆さん、それぞれの地域の皆様のご協力の賜物と感謝しておりますし、何よりもこの公共交通会議で市内全域の一定の路線網等々も計画をしていただいたおかげと思っております。また、国土交通省からもご支援ご協力の賜物と感謝をしているところでございます。

しかし、なお課題が多く残っておりますので、これからの公共交通のあり方について、幅広い見地からのご意見、ご指導を賜りますようお願いを申し上げまして、本日のあいさつとさせていただきます。

と思います。よろしくお願いいたします。

事務局

ありがとうございました。

続きまして、加藤副会長からご挨拶をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

あいさつ（加藤副会長）

名古屋大学の加藤です。今、市長から話があったことでして、いろいろやってきたんですが、課題はたくさんあるということで、今日も連携計画の進捗状況をチェックするというのですが、明日も国土交通省へ行くんですが、9月からいろんな動きがでてくるような話を聞いています。この新城市地域公共交通会議、これはいわゆる地域公共交通活性化再生法の法定協議会に位置付けられていますが、この法定協議会の機能をもっと強化して、公共交通政策の中心に据えるようなことをやろうというのが、日本最高戦略という安倍政権の打ち出している方針の中にも明記されているということです。それに向けて、来年度、そういう制度の見直しをしていこうということになっています。ですので、新城は、かなりもともとは先を行ってやってきたところですので、別にやらなくていいことは全くやる必要はないですが、課題はたくさんあるので、その課題を解決する中で新しいことも取り入れてやればよいと考えています。また、皆さんも、そういったことを念頭に置いていただきながら、こうしたらもっと良くなるといったことをいただいて、進めていければいいなと考えていますので、ご協力よろしくお願いいたします。

事務局

ありがとうございました。

議事に入ります前に、今回から、この会議の委員としまして原田守様に加わっていただけることとなりました。

原田様は、布里田峯線を守り育てる会でもご活躍をいただいております。バスの現状、課題等につきまして、いろいろと感じていることやご意見などがあるかと思います。その体験を通じた貴重なご意見をいただきながら、新城市の公共交通をより良くしていきたいと思っております。

皆様とは初対面ということもございますので、原田様から簡単に自己紹介をいただきたいと思います。宜しくお願いいたします。

原田委員

皆さん、どうもあらためましてこんにちは。実を言いますと、この会議に出ていた、そこにみえます田村君の方から打診がありまして、ただ、自分たちの方の布里田峯線を守り育てる会というんですけど、議事録や何かいろいろ見させていただきましたけれども、かなりのところでうちのところでも考えていただけたということで安心しておりました。ただ、うちの方はかなり住宅が点在していて多分これから高齢者がどんどん増えます。そういった中で、まだ俺は乗れるぞと言って、かなり年の方でも車に乗ってられるんですけど、やはり聞くところの言葉として車に乗れなくなったらどうしようというような不安なところもかなり多いみたいで、またその辺もよくよく考えていただいたり、それからう

ちらの方の地区としては鳳来西地区の方になるんですが、中学校・小学校通学するのにかなり遠い距離になりますので、その辺をまず中心として確保してそれから年寄りにも便利なバスの運行ということで利用させていただくんですけど、まだまだ地元の方では利用というのは多分、ちょっと見ていると利用されていないから利用しにくいとか、だからもう少しあらゆる面で色々なところでちょこちょここと、ことあるごとにちょっと乗ってもらえれば、また使いやすくなるのではないかと思いますので、また地元の方へ帰っても、その辺を皆さんの方にも言ってみたいと思いますので、今後またよろしく願います。

事務局

ありがとうございました。

それでは、ここからの議事につきましては座長の取り回しによりまして、会の進行をお願いしたいと思っております。よろしく願います。

夏日座長

皆様お忙しいところ本当にいつもありがとうございます。時間もございませんので早速、議事の方に入らせていただきたいと思います。

1番の「夏休み小学生50円バスの利用状況について」の報告について事務局から説明をお願いします。

事務局

はい。それでは、説明に入ります前に、本日配布させていただいております資料について若干説明をさせていただきます。

まず、資料の1の50円バスについての資料でございますが、8月29日現在までの数字が入ったものを本日机の上に置かせていただきましたので、そのものと差替えをしたうえで資料1の説明をさせていただきます。

それから、A4判の資料で、基本計画案（仮）配置図という資料でございますが、これは作手総合支所庁舎の建替えに関する図面ですが、バス停の位置を変更する必要が生じてきたというものでございます。

図面での提示が、本日の会議に何とか間に合いましたので、この図面を基に後程、「その他の部分」で説明させていただきます。よろしく願います。

それでは、夏休み小学生50円バスの利用状況について報告をさせていただきます。座って説明をさせていただきます。

資料1をご覧くださいと思います。表になっておりまして上段が豊鉄バス株式会社様からご報告をいただきました7月20日から8月29日までの41日間における営業所ごとの利用実績でございます。合計で10,714の方が利用されております。内訳といたしましては、上から順に豊橋営業所につきましては合計で8,679の方が利用され、1日平均211.7人となっております。

それから新城営業所につきましては、合計で1,408人が利用されておりまして、1日平均34.3人となっております。

次に渥美営業所につきましては、合計で627の方が利用され、1日平均15.3人となっております。

ます。

なお、真ん中のグラフですが、日ごとの営業所における利用者数を折れ線グラフにして表したものであります。青色が豊橋営業所、赤色が新城営業所、緑色が渥美営業所になっており、紫色は、その合計となっております。

次に表の下にありますSバス関係でございますが、これにつきましては7月20日から8月29日までの41日間における路線ごとの利用実績であります。

上から北部線につきましては、小学生の利用はあるものの、全てが定期券による利用ということで、現金による利用はございませんでした。

西部線につきましては、2人の利用となっております。

また、秋葉七滝線から下の路線につきましては、日曜日を除く35日間でございますが、秋葉七滝線で7人、長篠山吉田線で5人、布里田峯線で2人、塩瀬線で1人、守義線で5人、つくであしがる線で3人、作手線で14人、中宇利線で2人の利用が、吉川市川線についても、現金による利用はありませんでした。

なお、Sバスのうち、自家用運送路線である鳳来地区と作手地区のバスについては、利用者数が多いので乗降場所や目的地について運転手に可能な範囲でお願いして聞き取り調査をしてみました。その結果、少年団活動などの市内での用事のための利用、それから豊川市までの移動のための利用というものでした。

また、電話、窓口での問い合わせで多かった内容としましては、豊川市にあるイオンへ行きたいといった内容が比較的ありました。なぜかなと考えてみますと、豊川イオンには映画館などがあつたり、買い物もできますし、新城駅前から乗ったとして、イオンまでの距離、時間がちょうどいいということもあるのかなと、個人的に想像をしております。

また、「子どもたちだけで乗せてもいいですか」といった問い合わせもちょくちょくございました。

それから、昨年度利用者数との比較ですが、今年につきましては、チラシに「穂の国こどもパスポート」の提示をいただくと施設利用料などが無料になるなどの宣伝をしたこと、また、この事業も2年目に入り周知が進んできており、昨年度の豊鉄バスさんの全管内の利用者数9,852人に対しまして、本年度分は8月29日までのデータであります。既に862人増の10,714人となっております。

ここに、残り3日分のデータを加えますと、1日平均利用者が261人ですので、3日で783人の利用があるものと想定ができますので、さらに増加すると考えられます。

そうしますと、全期間の利用者数は約11,500人となります。昨年度の利用者に対しまして、約1,650人の利用増となる見込みでございます。

簡単ですが以上で説明を終わります。

夏目座長

ありがとうございました。

藤田さん、豊橋鉄道バスさんからの報告でという形でお願いしたいと思います。

藤田委員

はい。只今数字はご報告があつたとおりなんです。正直7月の31日までの数字は昨年と比べてプ

ラス1, 200人だったので、それが1,600が2,800になったということで倍近く増えるのかなと思ったのですが、8月以降は昨年に比べて微増というような状態でありました。特に豊橋の営業所管内ですけど、正直私どものキャンペーンの中で先着2,000名の方にカンバッチをお配りしますというチラシを配らせていただいたんですけど、その理由もあったのかな、という気が少ししてまして、その結果カンバッチが7月の早い段階で到達してしまいましたので、8月以降は昨年よりは浸透しているものの、安定した形で終わったというような形でしたので、トータルとしては昨年よりは利用が増えておりまして、ファンという点では浸透してきたのではないかなと思っています。

夏目座長

ありがとうございました。何かございましたら皆さんお願いします。先生どうですか。

加藤副会長

もともとこの話というのは去年からもしていますが、これやるだけではまったく意味ないですよ、ということをお願いしています。全国的にいっぱいやっているわけで、結果としてもただ値段を下げていだけではどうしようもないですよ、結果出てないです、かなり遅れてこれをやったわけですよ。だとしたら、これと何を一緒にやらなければいけないかということを考えてやらないとだめですよということをずっと話してきたわけですが、基本的にはそういうのはやってないのでまあこんなもんかな、というそういう話ですけど。やるのはやってもらえばいいんですけど、このやり方では全然訴求しないですよ。何回言ってもわかってもらえないのではっきりこの会議で言いますが、このやり方ではだめなので、これやりながら子供さんにどうやってバスを親しんでもらえるのかということはこの会議でもそうですし、自治体とかいろんな団体とかいろんなところで仕掛けないと、ただこれやっているだけでは豊鉄バスさんがただお金を割り引いて乗せているだけという、それで終わりますからね。カンバッチでもそうでしょ、豊鉄バスさんが自腹ですよ。そこで通常それをなかなか頼めないわけですよ、それをやっていただけという大チャンスの中で何が出来るのかということをもっとまじめに考えないと、いくら豊橋市さんが考えたことでお付き合いだったのかもしれませんがね、最初は。お付き合いであったとしても、こんなことは普通新城市とかこの会議とかがいくら頼んでもやってももらえないことなので、やってももらえるってチャンスをもっとまじめに考えて、やってもらいたいですよ。微増というのは失敗に近いです。微増なわけじゃないです、倍増が普通ですよ。去年何もなかったところから始めて、出てきた数に対して微増ということは、ほとんど今年度は何も効果がないという話です。猛暑とかそういうことはあるでしょうね。それにしてもあまりにも僕は稚拙だと思います。来年度もしやるのであれば、もっとこの会議を含めてきちんと考えないと、せっかくお金出していただいてもったいないです。きちんと議題としてあげて、これやるからよろしくとかそういうレベルでやっていたら、本当にもったいないです。あとこれもそうです、データもそうなんですけど、これ新城営業所っていうのは新城の数ではないですよ、新城市の数ではないですよ、新城営業所ですから豊橋とか豊川の方がかなり入っている、そういうデータです。渥美に比べると多いとか、そういう考えがあります。渥美はほとんど渥美で独立して、つまり渥美市内がほとんどなので、これほとんど実数に近いんですけど、新城営業所は新城だけでなく豊橋も兼ねてやっているの、こんなにはないです。ちょっとほんとに子供さんとかPTAとか親御さんとかにどう訴えかけるのかということをやると、あるいは名古屋とか他の地域にどういうふう

知らせるかということ、もうちょっとまじめにやりませんか、せっかくですから。そういうことはあまり言いたくないことですが、はっきり言っておきたいと思います。

夏目座長

ありがとうございました。村松さん何かあったら。

村松委員

このグラフそれから表を見ていて、気になったというか聞きたいなということがSバスの作手線ですかね、1日の利用者14人というところで、そのときに何か起きたのかな、ということを知りたいな。1日に14人ということで何かイベントごとがあったりとかそういうのがあったのでこの日にはこういうのがありましたよ、というのがあれば、やっぱりそういうイベントというものにかけて、それでまたこういう利用が増えるといいかなと思って、その14人というのを聞きたいなと、その日に7月29日にですね、ちょっとわかればお聞きしたいなと。

事務局

はい。この14人は行き帰りで14人なんですね。それでこの数字的にはすいません、作手線ということで豊鉄バスさんから数字をいただいたところなんですけども、行き帰りで7名ずつの方が利用されているということで、そこまでの行先まではこの路線調査が出来ておりませんので、行先までは、何のための利用かというのは、ここでははっきりわかっておらないんですけど、行き帰りで7名ずつの利用で14人ということになります。

村松委員

いいですか。PTAということで、この前第1回にあったように話を聞いてこうと思ったんですけど、子供会とかのことでほとんど何をやるのかということが決まっていて、またそこでバスの利用をしてというようなことを話をしようかと思ったんですけど、ほとんどの地域が何月にはこれをやりますみたいなものを毎年同じような感じで、新しくっていうふうにはとらえてもらえなくて、そういうことで利用できなかったわけなんですけど、やっぱりこうやって利用をできるような機会があれば、今年ちょっと利用できなかったんですけど、また来年度、また事務引き継ぎの時に、またそういう対応をしていきたいなと思います。

夏目座長

あの、藤田さん来年もやれるということ。

藤田委員

やれるかどうかは、また市町さんとの協力によると思いますけど。

夏目座長

原田さん、もしよかったら感想でも何でも結構ですのでご意見あったら言っていただけたら。

原田委員

豊鉄さん、バスの方かわからないですけど、うちの方でちょっと話を聞いたんですけど、ちょっとした団体さんで施設めぐりではないですけど何かそういったことをやるようなことをちょっと聞いたけど、何かそんな動きは今年見受けなかったの、まあ夏休みなら夏休み入ってから、もし仕掛けるとするんだったら子供たちも含めてなんです、地域を知ってもらおうということで、色々なところへ点在してバスを置いて回るとかそういう、まあこちらの方だと多分バスだけ乗ってこうやって見るようなことというのは山と川しかないものですからあれですけど、降りてその現地で回るようなそういうちょっとしたツアーではないですけど、そういうのを子供たちに仕掛けてみて、結構うちの方は遠足じゃないが、一応地域を一回自分たちでも知るということで結構歩いておりますけど、それはスクールバスを利用しているものなので、あれなんですけど、もしあれだったらちょっと遠方の子供たちとかそういう人たちをこっちまで来て、そういったことをやらせると、そうしていけばその間の子供たちと、それをPTAとか子供会がやるんだったらそのくらいかなと、地域を交えてやってみれば。

夏目座長

ありがとうございました。田村さん何か。

田村委員

この機会にバスを子供と一緒に乗ろうと思ったんですが、なかなか先ほど先生の話してくれた猛暑ということもあってなかなか利用しにくかったですね。うちの親とうちの子供とかいうセットだと結構子供がバスの乗り方を知りたいとか、小さい子はバスが好きなので乗せてってあげてくれと言えば一緒に乗るとのことなので、さっき高齢者これから高齢化してなかなかバスに乗る機会、利用する機会がなくて不便だということがありました、子供だけじゃなくて高齢者の方も一緒に乗るような仕掛けを考えるとその後の子供じゃなくて高齢者の利用増につながると思いました。

夏目座長

あの、あまり時間を使っちゃいけないかもしれないですが、来年やるということだとすると、先ほどおっしゃった子供会とかPTAさん通じて利用を考えられるのがたぶん2月3月くらいからですよ、その時点で多分これはあるよということになっていないとそういう利用に結びつけられなくなるということなので、あと、例えば原田さんの近くのヤナ場か何かで水遊びが出来ますよとかって50円バスで子供に遊びに来てもらおうとかっていうことを検討されるとすると、夏にそれをやりますよというPRがないと事業としてやられるパターンがあるので、できれば豊鉄バスさんの方も決められないかもしれないけど、せっかくなので、来年行うというところだけ、例えば今年中に方針だけ決めていただければ、いろいろなところのPRが早めに行けると思うんですよ。是非そういうふうにしていただくといいかなと思います。それからあと、先生がおっしゃっていましたが、目的がこの事業の目的が、みんなで考えるということだと思うんですが、使っていただくということから楽しさと行先目標を取り入れていくというような流れ、これを作りたいということですよ。そうすると、ここだけでもできないところもあるので、その連携とかっていうことも必要になると思うので、ただやはり50円バスということ

自体手段なんですよ、手段が目的になっちゃうとひっくり返るので、僕はその元になる目的をはっきりしてやる。準備を早めにしていただけるといいと思いますけどね。

加藤副会長

来年度は東三河の地域公共交通会議の連名で、地域協働推進事業ですってことを考えてもらいたいと思います。それで、今似たような例として鳥羽市ですが、鳥羽市はバスターミナルとかマリナーミナル、あそこ船もありますので、マリナーミナルとかいろいろあるんですが、案内がまったくわからないということで、公共交通の案内をどういうふうによくしていくかという検討会を作ったんですね。そこには例えば駅前の土産物街の案内所にいるお姉さんに来てもらうとか、あるいはバリフリセンターの担当の方に来てもらうとか、あるいは近鉄鳥羽駅長にも来てもらって、そういう実際にお客さんに接していただいている方にご意見を伺って、自分だったらこういうのがあると案内がしやすいとか、そういうことを出してもらってそれを国からの補助をいただきながらやりましょうということをやっています。もちろん利用者とか観光協会とかそういった利用がある中でということで無礼講ということでもありでやっています。それで、似たようなことがここでもできるんじゃないかと思って、例えば小学生のお子さん、児童会とかから出してもらって、小学生としていったいどうしたらバスに乗るのかということをお話してもらおう。あるいはPTAの皆さん、あるいは高齢者の皆さん、それから子供とか親御さんとお孫さんと一緒にバスに乗るんだったらどこに行きたいとか、どういうのがあるといいのかっていう意見をいろいろ出してもらって、その中で特に夏にできそうなものは何なのかということをよく検討して、5月とか6月くらいに何回でも打ち合わせる、それをさらに名古屋とか他の地域に訴求していくにはどうしたらいいのかということも検討する。それで一気にわっとやる、そうすると何倍も多いでしょ、あまり何倍も多いと予算がちょっとあれですけど、まあいいですけどね。それで乗っていただくときにアンケートでも配って、あるいはこれからも9月以降も乗ろうねっていうそういう何か手がかりになるものを渡して、9月以降もみんなで乗ってもらうという、そういうふうにしていかなくてはいけない。そういう作戦をたてるような検討をするには、例えばその手として地域協働推進事業というのが使えるということです。今ちょうど東三河全部蒲郡も含めて地域公共交通会議を立ち上げて全部ありますね、田原の方もあつし。だから連名で、みんなで一緒にやったらどうですかね、そういうの。どこへやったからどうかそういうのじゃもうしょうがないので、ただ豊鉄バスさんがやらないということであれば、新城北設楽だけで何か作戦考えるというのものもあるかもしれません。どっちにしてもあんまり縮こまってやってもしょうがないんでこんなことは、ちょっと大掛かりにそういう支援を受けながらやってみたらどうかと、そういう仕組みがありますよ、是非そういうことをちょっと考えてもらえませんか。必要であれば豊橋とか田原とかそういうところにも話しますけど。

夏目座長

ありがとうございました。何かありましたら、どうですかね、また後ほどの議題の方でご発言いただけたらと思いますので、ご報告はこれで閉じさせていただきますけどよろしくお願ひいたします。それでは2番のバス利用者の推移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、バス利用者の推移ということで説明をさせていただきます。

資料の2をご覧くださいと思います。

1 2路線それぞれ平成20年度以降の利用者をグラフと数字で示しております。

2 ページ目の北部線ですが、8月が小学生の通学がなくなるということで、落ち込んでおりますが、他につきましても例年大きな変動はございません。しかし、前年度からは利用減となっております。利用促進のためにも6月にはNHKの番組に取り上げていただき、宣伝をしていただいております。

1 枚めくっていただきまして、西部線につきましても平成20年度から実証運行を開始しまして23年4月から運行している路線であります。ここにつきましても、平成22年度まで利用者が伸びておりまして、23年度は少し落ち込みがありますが、24年度で、少し盛り返しております。

この西部線は、市内中心の多くの病院と市の中心にある大型店舗を結んでおりますので、高齢者の中にはこのルート「ゴールデンルート」だという方もみえます。

利用者の多くは、高齢者ということで、沿線住民の数は横ばいですが、沿線住民の高齢化率という点におきましても少しずつ上昇しています。このため、潜在的なニーズは今後も高まることが予想されます。

それと同時に、沿線住民からは豊川市との境まで路線を伸ばしてほしいという声もあり、利用者増のためにも路線延長について検討が必要となっております。

4 ページ、5 ページの吉川市川線と中宇利線につきましても、児童の通学が用途の殆どを占めており、変動は小さいものとなっております。

6 ページからは鳳来地区を走ります路線です。本長篠海老線につきましても、鳳来地区の学生、小中学生の輸送のためということで、登校日のみの運行となっております。例年8月は格段に利用者が落ち込んでおります。

7 ページの秋葉七滝線は小中学生の通学が主なものであるため、大きな変動はございません。

8 ページの布里田峯線につきましても、昨年度の利用に対しまして、約3千人の減少と大きくなっています。原因としましては、小中学生が年々生徒数が減ることが一番大きな要因と考えております。9 ページの長篠山吉田線につきましても、昨年度の利用に対しまして、約4千人の減少と大きくなっています。こちらの原因としましても、小中学生の減少によるものが大きいと思われま

す。10 ページの塩瀬線は、毎年、利用者が増えています。ただ、乗り継ぎが不便であるといった意見がありますので、本年度からは、まず、その対策としまして、2路線分の運賃を1路線分の運賃として、利用しやすい環境を作りました。それを受けまして、本年度の利用者も昨年度に比べて増えることを期待しております。

11 ページからは作手地区を走ります路線です。作手線は、平成22年10月からゾーン制運賃と、朝夕、高校生の通学便を増便したことで、新城地区にある高校へ通ったり、逆に新城地区の学生が作手地区の高校へ通ったりと利便性が大変向上しております。その結果としまして年間約4,500人の増、約13パーセント程度増加しております。

12 ページの守義線につきましても、昭和60年に県下で初めての公共バスとして運行を開始しており、中学生の通学、高齢者の方々の通院買い物に利用されております。多少利用者が減ってきている状況ですが、沿線人口に占める高齢者の割合が高いことから、高齢者により利用いただける手段・方法を今後検討していかなければならないというふうに考えております。この路線につきましても、沿線人口

自体少ないのですが、高齢化率は市内沿線の中で最も高いことから、まだまだ潜在的ニーズはあるのではないかと考えています。

最後のページ、13ページのつくであしがる線につきましては、作手地区の広範なエリアをカバーするため、曜日毎にルートが違う運行になっており、地域の非常に重要な路線となっております。

利用者数の絶対数としては、それほど多くはないのですが、平成23年度では、その前年度の利用者数と比較しますと約3割も減少しているということで、平成24年度においては、年4回のカワラ版の発行などの利用促進を図った結果、対23年度比で約17パーセント増に繋がっています。

以上、簡単ですが利用者数の推移について説明を終わります。

夏目座長

ありがとうございます。事務局さんこれは次の二次評価結果のことと併せてお話を伺ってもいいのかなと。

事務局

はい、それでは続けて説明をさせていただきます。報告事項(3)「地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について」お願いいたします。資料の3をお願いいたします。

資料の3の15ページにつきましては、平成25年6月24日付けの中部運輸局様からの二次評価結果の通知文でございます。1枚めくっていただきまして、16ページですが、地域内フィーダー系統 二次評価結果通知でございます。

これを受けまして、資料3の14ページをご覧ください。地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果に対する対策でございます。

上段の部分につきましては、先程の通知文を写したもので、下段に記載しておりますのが、今回の評価結果に対する対策でございます。

それでは、説明させていただきます。

自己評価に係る部分としましては、前回の会議でも、この第三者評価委員会での概略を説明させていただきましたが、第1次新城市総合計画に基づきまして、平成20年2月に新城市地域公共交通総合連携計画を策定し、6つの柱、ポイントに重点を置きながら、全路線について運行形態と路線網の見直し、利用しやすい運賃体系の見直し、地域・利用者の参画などをいただきながら事業を進めてきたところである旨を説明させていただいたところです。

しかし、こうした見直しを進めてきているものの、満足度調査を行うと利用者からは、運行回数の少なさ、運行ダイヤへの不満、乗継時の時間が長いなどに対する不満の意見もあるということで、引き続き利用者に対する満足度調査を行いながら、利用者に対する満足度の向上に努め、一方で、こうした利用者の意見を反映するためにも、実際に路線を利用する人たちによって構成する「路線を守り育てる会」における意見などをいただきながら、利用しやすい環境・路線の構築を目指してきたところです。平成24年度においては、塩瀬線と布里田峯線との乗り継ぎ運賃を設定したり、利便性の向上に努めてきたということで、第三者評価委員会で説明をさせていただきました。この部分が自己評価の部分でございます。

続いて、その説明させていただいた内容に基づき、第三者評価委員会における二次評価でございます

が、上段の右欄に記載をしております。

読ませていただきますと、「利用促進策や事業計画の見直しが連携計画に基づき実施されており、「路線を守り育てる会」や「地域部会」を活用した事業の推進が定着しつつあります。

次年度以降においては、課題となっている近隣市町村との連携も含めたアクションプランが策定され、事業が実施されることを期待します。とあります。

この二次評価を受けまして、今後の対応、対策でございますが、二次評価にも記載されていますが、「利用促進策や事業計画の見直しが連携計画に基づき実施されており」とあります。

現在まで連携計画の6つのポイントに重点を置きまして、事業を進めてきたところではありますが、その進捗状況につきまして、一度、本日諮らせていただきますが、整理・確認をした上で、計画の変更などを含めた検討が必要になっている状況にあります。

具体的には、新たな路線の変更や延長ですとか、路線ごとの目標、評価手法、満足度調査の内容と位置付け、守り育てる会を起点とした住民・地域協働型の公共交通づくりの一層の進展、ITを活用した利用者にとって利用しやすい環境の整備、それから課題となっている田口新城線について、運賃の上限を設けるなどした利用しやすい環境整備のため、設楽町さんと連携して事業を進めていきたいと考えております。

以上、簡単ですが説明を終わります。

夏目座長

ありがとうございました。

それでは、まずは2番の利用者数の推移についてというところで、皆様何かありましたら是非発言いただきたいと思います。先生いいですか。

加藤副会長

ですから、これもともと必ず乗る人、小学生とか中学生とか、それがどのくらいもともとあって、残りの人がどのくらいかっていうチェックをしないといけないので、例えば布里田峯線ですけど、布里田峯線は8ページですが、24年度を見ると3割くらい減るんですよ。この3割減というのは単純に児童生徒の減なのか何なのか、あるいは残りのところは増加なのか減少なのかそれが大事です。そこは、どうなんですか。

事務局

その数字なんですけど、布里田峯線では生徒6人減、6人×20日×上下2回で240人、それを12か月で約3,000人という減です。あとは、同じような形態をとっている長篠山吉田線、これにつきましても、もう少し学校規模が大きくなりますが8名減ということで8人×1か月20日×上下線2回で320人、320人×12か月分ということで3,840、約4,000減といった数字でございます。

加藤副会長

これって実数、今のは概数ですよ、実際のこの何人とかいう実数。

事務局

そうですね、実際にきちっとした数字では弾いていないんですけど、人数に対して月平均の運行回数これだけで概算的に弾いた数字になります。

加藤副会長

概算でもいいので、今例えば6人減だから、布里田峯線6人なんで、3,000くらい減ったと、それから長篠山吉田線だと4,000くらい減ってもおかしくない、ということ考えたときに、残りがどのくらい増えてるのか減ってるのかというところが非常に問題だなと思いますけど。今その数字だけ見るとちょっと増えてるくらいになりますかね、若干増くらいな感じじゃないですかね、これがどういう結果そうなったのかというところまで分析して出していただきたい。過去からはやっていないのでどうしようもないんですけど、25、26でいくときにはその辺をよく見て残りの高齢者その他の皆さんがどのくらい利用していただけるのか、それはどういう内容なのか、あるいはもっとこうしてもらえればもっと乗るのにと意見を折に触れて出していただく。その意見を出していただくというときには実は全国のいろんな地域では住民の皆さんご自身でそういうアンケート調査とかあるいは自治会の会合とかでやっておられるので、もちろんそれは強制することはできないんですけど、そういうやり方もあるし、いろんな機会を見つけてそういう調査をかけてみるっていうのもたとえ予算的なものが取れたらやってみてもいいんじゃないかなと思います。

あとは、北部も西部も実数、北部は通学がありますねちょっと。ほとんど通学っていう路線と、通学はほとんどなく高齢者の方がほとんどというのとあるので、その辺で対策が全く違うと思います。あるいは数字の見方も全然違うということです。作手の場合は作手校舎ですので、また高校生ですのでまた違う。こうぱらっと見せられるとなかなかコメントしづらいので、せめてこの北部線、括弧主な利用はどうかやっていただきたい。それで、二次評価の結果資料3もおおまかにはこれでいいんですけど、我々なんかで対応考えていくために、これでは全然だめなので、それぞれの路線はこういう特性でこういう乗り換えをやってこういう増減の状況なので、それに対してこういう手を打つ、あるいは地域の皆さんとこういうことを一緒にやっていきますというミッションを決めて、それで25年度はこれをやる、26年度はこれをやる、で25年度終わった時にこれはできませんでした、これはできましたという、そういうのをちゃんとやってもらいたいと思います。ちょっとめんどくさいように感じるんですけど、実はその方が何かよくわからなくて場当たりにやっているよりも効率的なので、是非そういうことを考えてやっていただきたいです。

夏目座長

ありがとうございました。皆さん何かございましたらおっしゃってください。古田さん何かありましたらお願いします。

古田委員

今回初めて参加させていただいて、利用の実態の推移を見させていただいて、中にありますように各線の中にですね沿線人口というのがありまして、例えば単純な話なんですけど5ページの中宇利線、沿線

人口の約14,000人くらいで5万人くらい利用されているのと、例えば北部線とか西部線とかいろいろあると思うんですけど、人口比率によって差が随分とあるなど、これは通学とか高齢者の利用とか様々なニーズによって、地域によっていろんな乗り方というか利用タイプがあるなと思いますから、そこら辺、折角先生が言われたように地区ごとのニーズの把握っていうのがやはり大事なのかなというふうに感想をもちました。

夏目座長

ありがとうございます。清水さん何かありましたら。

清水委員

はい、特にないんですけど、小学生の学生については除いて考えないと。それは必ず乗るものだという事ですので、それはやっぱりこの評価の中に入っちゃうと十分な評価が出来ないかなという気がします。やはり一般の人たちがどうなのかということなんですけど、非常に重要だなと思ってます。だから周辺人口が少ないからどうのっていうあれではないんですけど、やはりいるものはいるという形でとらえていかなきゃいけないだろうと思いますし、我々の運行しているところがジャンボタクシーでありますので、乗車人員が非常に少ない、いわゆる路線バスだと立ち乗りができるんですけど、我々のところのジャンボタクシーは全員座ってなくてはいけないということで、時間によっては小学生が早く帰る、一斉下校するというようなときには満員になってしまう。乗りこぼしになってしまうというようなこともありますので、それは地元のタクシー業者をお願いをして続行運転をしてもらおうということです。我々の会社から出すわけにはいかないものですから、ちょっと距離がありまして、地元の業者をお願いをしてやるという手はずをとっておりますけど、そういう様なことも含めてですね、我々としてはそういったことも考えておりますけど、そういった意味で特に我々の方は学生の数が何人おるかということがジャンボタクシーを運行していると非常に悩ましいといえますか、その辺がありますのでやはりその辺が学生の利用っていうのも十分考慮する必要があるなと思います。

夏目座長

長坂さん何かありますか。

長坂委員

別にないですが、今言われたように人口が減っている一方で65歳以上の高齢者が増えているということになります。資料3にあるように乗り継ぎが不便であるとかいろんなご意見があると思うんですけど、具体的にはどういうところが不便なのかとか、どこに行きたいかということは既にいろいろなアンケート等されていると思うんですけど、その辺を精査しながらやっていくといいのではないかなと思いました。

夏目座長

皆さんよろしかったでしょうか。小河原さんお願いします。

小河原委員

いろいろ皆さん意見、加藤先生と同じような意見ですので、清水さんの意見にも関連するかもしれませんが、基本的に学生だとかを乗せる性格の路線だとか高齢者を乗せる性格の路線だとか路線ごとに性格というか性質が全然違うということなんですけど、次は増やすという考えになると、どこをターゲットにして増やしていくかという、ターゲットを絞ることがすごく重要ですので、その路線ごとに議論をしてどこに潜在能力というかそういったものがあるんだということをきちんときめ細かく調査したりなんかしないと、なかなか利用者数が増えてこないという結果になりますので、そこら辺はすべて一緒ではなくて、路線ごとに考え方を作られた方がいいと思います。

夏目座長

ありがとうございます。他に何かございましたら。

古橋委員

1点質問してよろしいでしょうか。今のご説明で田口新城線運賃の上限を設けるといってお話がございます、ちょうど6月のときにも田口新城線の話については話題として出ていた記憶が、私拝見いたしておりますけど、例えば沿線の方がここから田口まで行くと大人1, 150円ですか、料金的な高いとかそういったような声が沿線の方から多いとかそういった事情がかなりございますでしょうか。

事務局

確かに料金的な部分で言いますと、そういったことだと思います。後1点ルートの方も懸案事項ということで、今本長篠経由で通過をしておるのですが、それを大海ルート直で飛ばしたらどうかという意見もあります。そこが後で少し触れさせていただきますが、連携計画の中でもそういったことを検討していくという位置づけになっておりまして、それに基づいて今まで議論を重ねてきたということでございますけど、結論的には出ていないという状況でございます。

古橋委員

田口高校へ通う高校生の方が非常に大勢いらっしゃいますし、そうすると大人運賃も下げれば、高校生の運賃も下げると、ご家庭の負担も少なくなるということですよ。

事務局

そうですね。設楽町さんですと特に向こうからこっちへ飛んでくる方については通うことによってそこへ住むことができる、住民の流出を防ぐことができる。そういったメリットもありますので、逆を言えば豊橋からこっちに乗ってもらって田口へ通っていただく、そうすれば沿線の利用も増えるということで、そこら辺があるかと思えます。

夏目座長

ありがとうございました。それでは何かございましたら後ほど意見いただきますので、まず4番の説明をいただきたいと思えます。報告事項(4)「新城市地域公共交通総合連携計画の進捗状況について」

事務局から説明をお願いします。

事務局

それでは、新城市地域公共交通総合連携計画の進捗状況について説明をさせていただきます。説明が少し長くなりますが、よろしくお願いします。

資料の4をご覧ください。まず、表の見方につきまして説明をさせていただきます。

資料の左側に1から6まで数字が振ってございます。これは、平成20年2月に策定をいたしました「新城市地域公共交通総合連携計画」35ページに記載してあります公共交通システム推進のための6つのポイントを掲げております。この部分から右側に移っていくに従いまして具体的な内容となり、具体的な内容と記載してある部分が連携計画の73ページに記載されております具体的実施内容となっております。その内容を実施出来たものにつきましては、その内容につきまして、更に右の欄の事業実施内容という部分に記載をしております。

また、一番右側がその具体策を実施出来たかどうかを○、△、×で記載しておりまして、○につきましては実施済、△につきましては実施は出来たけども、今は少し難しい状況になっているもの、×につきましては実施出来ていないものでして、そのものには色付けをさせていただきます。

それでは、順番に、1の運行形態、路線網の検討につきまして、説明をさせていただきます。

新城市の公共交通につきましては、3市町村が合併したことにより多様な運行形態がとられており、利用者の増減、地域の実情に合わせて、効率の良い運行形態を目指しながら、鉄道との連携や路線間の乗継が円滑になるよう乗継拠点を整備して、ダイヤの見直しについても行っていくこととしています。

具体的な事業計画の欄の作手地区計画のポイント1ですが、作手線を学生の通学実態に合わせ、ダイヤ見直しと充実を図るとした部分ですが、平成20年4月に増便をしております。平日4往復、土曜祝日3往復、日曜日3往復だったものを平日5往復、土曜祝日4往復、日曜日3往復としています。増便分は、新城東高校11時39分発、新城警察署経由高里行き、12時30分高里発新城警察署経由新城東高校行の1往復を増便しております。

また、平成22年10月には、平日5往復、土曜休日3往復から平日7往復、土曜休日4.5往復に増便しており、実施済ということでございます。

次にポイント2の守義線の運行時間について、作手線を考慮して変更する部分につきましても、作手線の発着に合わせたダイヤとなっており、また、利用の少ない高里からくらがり間を廃止し、もともと1日3往復であったものを現在では1日5往復に増やしたことで、ダイヤの拡充を図っており、実施済ということです。

補足させていただきますと連携計画P59にあります「通学時間帯に鳴沢橋行を運行させ、設楽町営バスと接続する」という部分につきましては、当時は、田口高校へ通う生徒も数人おり計画に基づき実施はしたものの、実際には利用されなかったとのことです。当時、その理由を該当する生徒さんにも聞き取り調査をしたそうですが、こちら側は200円だが、設楽町さんの部分が当時料金が高かったようで、保護者の方同士で話し合っただけで交替で送り迎えをしていたようです。

その結果、利用がなかったという状況があり、その部分を減便し、現在の運行ダイヤになっています。

次にポイント3の作手地内の乗継拠点として、作手総合支所付近を整備する点ですが、具体的には、作手総合支所のバス待合所の整備であります。資料の18ページの上段の部分の青色マーカー部分に、

実施しようとした内容を記載しております。

既存のバス待合所をベースにしての修繕であります。整備は出来ていない状況にあります。

次にポイント4の大和田線の廃止でございますが、これは平成20年3月末を持って廃止しており、実施済でございます。

次にポイント5の診療所送迎バスを廃止し、作手地区全域をカバーする路線を新設する部分につきましては、つくであしがる線が平成20年4月から実証運行をし、曜日ごとに違うルートを回るなど連携計画に沿って実施しており、こちらも実施済であります。

次にポイント6の利用しやすい運賃体系を確立する部分につきましては、守義線、つくであしがる線ともに1乗車200円となっています。また、作手線につきましても平成22年10月から1乗車200円を基本にゾーン制を導入し、利用しやすい環境を整備しており、実施済であります。

続いて、鳳来地区であります。1の鳳来寺への臨時便については、利用者数を調査し、適正にするという部分ですが、「8時台の便は田口新城線と同時刻に2台連続で運行しているが、1台で輸送が可能のため、廃止する」と計画の63ページにあります。この部分につきましては、実施出来ていません。

鳳来寺高校もなくなり、当時の状況と少し変わってきていますので、改めて利用者を調べるなど検証が必要であると考えております。

次にポイント2の鳳来西地区から新城へ向かうバス路線を新設する部分であります。平成20年9月末をもって廃止された鳳来寺線の代替路線として、同年10月から塩瀬線として実証運行を開始しております。現在、本格運行をしておりますので、計画どおり実施済であります。

次にポイント3の鳳来寺線を廃止し、布里田峯線の運行区間を玖老勢まで延長する部分につきましては、平成20年10月から計画通り鳳来西保育園から玖老勢まで路線を延長しており、実施済であります。

次にポイント4の田口新城線は鳳来寺高校の通学状況を考慮し、ルートを検討するという部分ですが、具体的には鳳来寺ルートから大海ルートにするということですが、鳳来寺高校は既に廃校となり、その分の利用者は減っていますが、鳳来寺ルート上には新城市の一番の観光名所でもある鳳来寺があること、本長篠はJRとも結んでおり、特急伊那路号も本長篠駅には停まるが、大海駅には停まらないとか、課題もあります。今までも調査、アンケートを実施してきていますが、結論には達していない状況にあるということで、実施出来ておりません。

次にポイント5の本長篠駅前バスターミナルにおける乗継利便性を高めるという部分ですが、鳳来地区乗継拠点である本長篠バスターミナルの整備を計画しておりますが、この部分についても実施出来ていない状況にあります。

次にポイント6の従来の学生輸送に支障を来さないよう配慮する部分につきましては、Sバスの利用者の多くが通学と通院に利用されているので、引き続き通学には支障を来さないよう配慮していくことで考えております。

次に新城地区ですが、ポイント1の新城地区の主要乗継拠点となる栄町・中町バス停を整備する、具体的には70ページですが、道路管理者と協議しながら上屋の整備をするといった部分につきましては、現在の道路状況等を考慮しますと、なかなか整備することが難しい状況となっており、実施出来ておりません。ただ、統一したバス停の設置という部分においては、実施出来たと思っております。

次にポイント2の新豊線は、千郷小学校スクールバス導入と合わせて市営バスへの移行を検討する部

分につきましては、まだ、実施出来ておりません。理由としましては、教育委員会とも調整を要する事項ではありますが、現在の新豊線臨時便という形で運行による方が経費等を考えますと割安であると思われるため、なかなか実施には至っていないという状況です。

次にポイント3の北部線の運行時刻及びルートが塩瀬線との結節を考慮し変更する部分ですが、平成20年4月1日と平成22年4月1日に一部ルート変更をし、ダイヤについても塩瀬線との結節を考慮し、朝の9時代と12時代のバスについて北部線と乗り継げるよう考慮しており、実施済みです。

次にポイント4の公共交通空白地帯である西部地区にSバスを運行する部分ですが、平成20年6月から西部線として実証運行し、現在では本格運行をしており、実施済みであります。

次に2点目のニーズの把握と反映でございますが、1の乗降調査及び2の利用者アンケートですが、これまでも調査、アンケートをし、実態をつかんできたわけですが、引き続き様々な課題に対する意見の聴取は必要でありますので、その都度抱える課題の解決に向けまして、今後も継続して行っていくものと考えております。

次に3の地区調査でございますが、地区調査といった大規模な調査はこれまで行ってきていませんが、今までは、そういった調査の必要性がなかったため、行ってきていないものと考えております。今後も必要があれば、実施していくことには変わりありません。

次に3点目の利用しやすい料金体系ですが、Sバスにつきましては、本長篠海老線を除き、1乗車200円となっております。

幹線バスにつきましても、作手線で1乗車200円と、作手地区と新城地区を跨いで乗車する場合には、1乗車400円となっております。

したがって、連携計画において実施が出来ていないものは、新豊線の1乗車200円でエリア間料金とする部分、田口新城線の距離制であるが、上限料金を設定する部分が実施出来ていない状況でございます。

本長篠海老線につきましては、生徒数などの実態を調査した上で、精査していきたいと考えております。

また、複数のバスを乗り継ぐことの多い利用者などに便利なSバスサポーターズチケットについては、実施出来ておりません。

次に4点目としてバス関連施設の整備であります。つくであしがる線の運行のためのバス停を整備する部分につきましては、現在、本格運行を行っていることから、実施済みであります。

それ以外の作手総合支所のバス待合所の整備、本長篠バスターミナルの修繕、新城地区乗継拠点周辺のバス停環境整備につきましては、先程説明させていただいたとおりであります。

次に大きなポイントで地域、利用者の参画ですが、1つ目の広報、パンフレット等による情報提供、2つ目のアンケート、OD調査などによるニーズ把握につきましては、引き続き継続して実施していくものですが、5つ目の将来的には地域住民が主体的にバス運行を担う仕組みを構築という部分ですが、そのために路線を守り育てる会を設置し、バスの運行に関し意見などをいただいているところでありますが、現在では、つくであしがる線、西部線、布里田峯線、秋葉七滝線と4つの守り育てる会が存在しています。ただ、あしがる線につきましては、4の方が5年間にわたり、本当に一生懸命あしがる線のために骨を折っていただいていたところですが、残念ながらこの4月から活動を休止している状況です。今後も引き続き、各路線ごとに守り育てる会を設置できるよう努めてまいりたいと思っております。

したがいまして、計画については達成出来てはいるが、せっかく設立出来た組織をうまく回せるような仕組みを考えないと、継続して行っていくことはなかなか難しいということを感じています。

次にポイントの6の積極的な情報提供ですが、パンフレット・チラシの作成という部分につきまして、総合パンフレットの作成という点については、実施が出来ていません。

バス運行マップとして、路線図と時刻表を掲載したものは平成22年度に作成し、全戸配布しておりますが、その後は発行していないので、是非、作成したいと考えているところです。

地域別パンフレットとしましては、作手地区については、守り育てる会の方の御協力により、平成24年度は年4回のかわら版の発行や利用ガイドブックと称して、曜日ごとに行ける名所、旧跡などを掲載し、その場所へ行くための時刻表と合わせて発行してきました。

次に乗継情報案内の設置ですが、乗継情報案内板の整備は実施出来ていません。

しかし、乗継拠点となるバス停以外においても、一つに統一されたバス停をうまく使って、各路線ごとの時刻表は掲載しており、これだけでも乗継に関する情報は取得できると思っておりますが、今後は、こういった乗継情報案内板の設置だけでなく、ITを活用した乗継情報の取得といったものも含めて利便性の向上を図っていきたいと考えております。

少し長くなりましたけれども、一通り説明をさせていただきました。委員の皆様からは、ここは既に実施済じゃないかとか、ここはまだ実施出来てないじゃないのかという点につきまして、意見をいただきながら、私の認識も誤っている部分もあるかと思っておりますので、本日は、そういった意見をいただいて、新都市の連携計画には今後、何が必要なのか、どういったポイントや視点を盛りこんでいくべきかといった意見もいただきつつ、連携計画の進捗状況の認識を共有したいと考えております。以上で、説明を終わります。

夏目座長

ありがとうございます。皆様、何かございましたらご意見の方お願いしたいと思っております。

村松委員

この事業実施内容で既に状況というところで実施済みということで○は書いてありますが、例えば運行曜日をつくであしがる線で曜日別の運行をしたということで、それに対しての評価というか効果、それから成果が表れたかどうかということに対してのものがここに表れてないもんですから、そういうのがとってあるのかわからないですけど、それに対してもっと違う路線に対して曜日ごとが取り入れられるかどうかということと、これも事業計画っていうのは当初たてられたものだと思いますので、それから何年か経って、またそこに計画ってのがあったり追加されると思われますので、この計画実施内容が実施されて、それに対してまた見直しじゃないですけど、追加項目じゃないですけどそういうものを足して行って、また新たにそういうのをまた表を作っていただいた方が、この路線に対して良かったことは他の路線にも使えるんじゃないかっていうことを考えながら、また見直していった方がいいのではと思います。

事務局

提案いただいたご意見はそのような形で進めてまいりたいと思っておりますので、事務局も今後そういった

必要性はあるだろうというふうには踏んではおるのですが、平成20年に作成させていただいたということで、特に路線につきましては整備がもう完了しておるという状況でございます。ですので1次はこれで終わってしまったので、次のステップに向けた形で村松さんが言われたような形の視点を含めながら、次がどういった、他からの路線をこういうふうにしてほしいとかいう意見もありますので、その辺りを組み合わせて考えていかなければならない時期に来ているのかなというふうには考えております。ありがとうございます。

夏目座長

瀧川さん何かありましたら。

瀧川委員

豊倉屋さんの対面にバス停があるけど、あのバス停結構乗ってる人は感じんけど、自転車乗ったり歩行者にすごい排気ガスが出て、またトップ入れんうちに止まっちゃうわけ、中町で、セカンドくらいで止まる距離がないもんでね、そこでその両方とも排気ガスがね、出だしにすごく排気ガスが出る。なのであそこの栄町のバス停と中町のバス停はちょっとどうなのかなと思いますけど。それと利用状況ちょっといいですか。利用状況で豊橋鉄道さんは渥美駅に輸行100円って書いてあるんですが、こっちのバスは輸行について全然書いてないんですけど、ちょっとその辺どうですかね。輸行は。

藤田委員

短いと思います。

瀧川委員

いや、この公共バスなんかで輸行は可能ですか。それとも…

藤田委員

100円バス、始発が100円のことを言っているのですか。

瀧川委員

違います。輸行。

藤田委員

自転車とかのですか。

基本的には、路線バスにはそういうことはちょっと出来かねるのではないかと思いますけど、車両的な問題もありますし。

瀧川委員

いや、そんなこと言ったって全国津々浦々自分乗ってるんですが、バス電車、必ず輸行の案内があるので、ここはちょっとないの。

藤田委員

鉄道の話ですよ。

瀧川委員

鉄道もバスもだいたい輸行の案内があるので。

藤田委員

鉄道はサイクルトレインをやってますけど。

瀧川委員

渥美線ね。

藤田委員

バスの場合は、正直どこに車両というか自転車を積むのという話になりますので。

瀧川委員

ああ、そうですか。

藤田委員

例えば、京都線の高速バスのようなものであれば、折りたたみのような自転車であれば、先着5台までトランクに折りたたんで入れてくださいというのがあるんですが。

瀧川委員

輸行はたたんでいる。

藤田委員

ただ、残念ながら車両的にも今の車両としてはそういうトランクはバス持っていませんので、それを乗せるとなれば当然客席に乗せるという話になるんですけど、今車椅子対応ですとか、ベビーカーの対応って言う話は出てきていますが、一般のバスで私どものところで自転車を載せるって言う話にはちょっとまだなっていないです。またスペースのないバスが結構ありますので。

瀧川委員

はい。

夏目座長

ありがとうございます。

小河原委員

よろしいですか、全国的にはそういったバスはあるんです。四国だったかどこだったかちょっとはつきり覚えがないですが、私ども今ちょうど東京の本省の方がそういったバスを管内で運行していますかという調査がありまして、残念ながら管内ではそういったバスはなくて、輪行のバックに入れなくても運行をしているバス会社さんも全国的に全くないわけではない。

瀧川委員

渥美線がそうですね、渥美線が。それでは是非ね。

夏目座長

ありがとうございます。佐宗さん何かありましたら。

佐宗委員

今朝の作手線の朝平日は作手の高里発新城へ着くバス、毎朝来るんですけど、今朝も数人高校生が乗ってましたかな、あれはやはりその生徒たちに聞いてみると豊川方面の高校へ通っておる生徒だと思えますけど、大変そういう点ではきめ細かな対応をさせていただいているのではないかな、ということを経験者が数人乗っているのを見て、今朝もそんなことを感じたのですが、それでどういうふうになればいいのか私にはよくわかりませんが、そうした地域の実情に合った作手から豊川豊橋方面の高校へ通う生徒に非常に配慮していただいております。

夏目座長

ありがとうございます。何かございましたらお願いしたいんですけど。どうぞ。

清水委員

一点お伺いしたいのですが、市としてはほぼこれで路線としては出尽くしているという感覚ですか。あるいはまたどこか、先ほどちらっとあったと思ったんですけど、延伸の要望が出ておるといようなそのようなところがあつたらお聞かせいただきたいなど。

事務局

その点につきましては、一段目の計画としましては実施済みであるということで、それを踏まえまして、次に何がこの路線にとって必要なのか、先ほど言われたように各路線ごとの利用実態も違うということもありますので、ただ言えることは今なお新城市の公共交通バスにつきましては、主に高齢者の方の利用と通学に使っておるということがポイントになっておるのかなというふうなことを感じております。ですので、各路線ごとに若干味わいがちょっと違うとは思いますが、完全にそれを切り離せる部分もありうるんですけども、そういったことを踏まえつつ先ほどいただいたような利用実態がどういった方が利用しているのか、年齢層がどうなのか、というところを踏まえて、地区からも既にいただいている延伸の話もありますし、それからここここを今はつながっていないんだけど、ここをつなげてみたらどうだといったこともございます。それでそういったことも一段は出来ましたので、それで先ほど

言った PDCA じゃないですけど、やってみてここをやった方がいいというようなところをちょっとあげさせてもらって今後考えていきたいな、というふうに考えております。ですので、これで一段終わったというわけではなくて、一段は終わったんだけど、次にそれではどういうふうなことをやっていくのかというところをこれから戦略としてちょっと練っていく必要があるんじゃないかというところで、今日出させていただいておるということでございます。

夏目座長

よろしいですか。もし何かあれば、今ご発言いただいている方意見交換の時にご発言いただこうと思っております。また何かありましたら、どうぞ。

田村委員

つくであしがる線のことを先ほどご説明いただいたんですけども、4人の方がやめられて休止状態にあるということ。

事務局

あしがる線。

田村委員

あしがる線です。その時の話に私も参加させていただきましたけども、新たに公募をかけたらどうですかと、委員を募ったらどうですかという意見があったんですが、そのことがどういうタイミングで公募をかけて立ち上げるっていう計画なのかということと、それから住民が主体的になるようなこととか地区調査とかあるんですが、先ほどは路線ごとにいろんな事情が違って乗る人も違うと、それぞれでやはり考えていかなければいけないことなんですけど、新城の場合自治区が出来て、それぞれに協議会があります、地域協議会が。北部線なら例えば東郷とか、中宇利だったら八名とか、それに当てはまる協議会があると思うんですが、今いろいろ協議会が開催されて何回もやっていると思うんですけど、こうした公共交通に対する意見とかがそれぞれの協議会からあがっているのか、あがっていないとすると、皆さんがご存じなのか、それとも特に問題だと感じていないのか、その辺りの調査というものが何かされた結果はあるんでしょうか。

事務局

大きく分けて2点だと思うんですが、今休止している委員さんの募集が一点ということと、地域協議会を活用したそういった路線の変更とか利用実態、その辺の意見が上がっているかというようなことだと思うんですけど、委員の公募につきましては今田村さんが言われたとおりの座長も出席いただいて今までやってきたことについてお話を伺ったということがありまして、委員の公募をやった方がいいんじゃないの、またはその受け皿となる地域協議会というところで検討していったらどうなのかというような意見をいただいたというような状況です。そういった中で委員の公募っていうところについては私個人的にはやりたいな、とちょっと思っているんです。これが何でかという部分なんですけど、いいのかどうなのかよくわからないというのが正直なところなんですけど、地域の事情というのがやはり

あると思うんですね。作手地区というのは非常におらが村は俺たちが守って作っていくんだという意識が非常に強い地区であるということが一点、例えば例で出してしまうとちょっといけないかも知れないですけど西部線沿線というのはこの西からこっちまでかけて結構路線が長いもんですからそれにかかわってくる地域の行政区っていうのが結構大きくなってきますよね、というところがありまして、行政区の区長さんなりに入っただいているという背景があるんですが、そうした場合に作手地区みたいにどーんとおらが村というスタンスをそのままもってきてここではなかなか出来ないうすよね、という事情もあると思うんです。ですので、まずは委員の公募という部分につきましては、まずはそういったところで投げさせていただいた後で考えたいと思っていますというのが結論です。それでその後どうするのかというところですね、じゃあ行政区ごとに出してもらおうんですか、それとも地域協議会へ図るんですかという選択肢はまた出てくるとは思います、今の現状としてはこの間のあしがる線の委員の方からのお話をいただいているようなスタンスで当分まずやってみて、それからどうだというスタンスで考えたいなと思っていますけど。あと 2 点目の地域協議会の方から路線とか公共バスについてどうだというのが上がってきているのかという状況につきましては、具体的にどうこうというところは、上がってきてはまだないと思います。ただ、海老地区につきましては、昨年度からそういった動きが若干あるよという空気はつかんでいます。ですので、今のところつかんでいるのは海老近辺でそういった動きがありますし、意見としましては利用者のアンケートやなんかでも四谷地区の中を何とかバスを走らせてくれないかというような意見があるはあるということです、すみません、とりとめのない話になっていますが、上がっているか上がっていないかということからすると、今こちらで聞いてわかっているのは、海老地区の話はなんとなく聞いていますという状況でございます。

田村委員

地域協議会で自治区予算とかいろんなものを検討していく中で地域の課題を掘り起こしていくと思うんですね、そういう中で、もちろん課題は公共交通だけではなくて多々あるのでいろいろなものが出てくるとは思うんですけど、そういうところにこういうこともありますよということが、例えば振興事務所の方から投げかけてもらうとかそういうこともできるかなと思います。

事務局

はい。

田村委員

どれだけの重要度かとか優先順位みたいなものはもちろんその方々が、地区の方々が色々判断されることでしょうけども、そういうことができるということと、ひとつモデル地区みたいなものを作ると他に真似しやすいかなということ、原田さんは地域協議会委員でもありますので是非よろしく願います。

夏目座長

ありがとうございました。何かありましたらお願いします。先生、何かありますか。

あしがる線の地元の方がおっしゃったときにすごく思ったのは、言っていく先がなかったっていう発

言をされた方がいて、こちら側としてはいつでもお話を聞きますよと思っけていても、利用者の方というか、実際に乗るのに困っている方が、私ら言っていく先がなかったっておっしゃったのがすごく印象に残っているんで、言っけていっけてもいいですが、何と言っけてらいいのか、難しんですけど言っけていいですよ言っけてあげるといっけていうのもひとつありなのかなと思っけていますけど。それがまだ伝わっけていないのがひとつと、あともう一つあしがる線の皆さんが何でやめちやっけてたのかといっけていうことをしっけてり理解しないと、やっけてり次がないんじゃないかなと。あと、先生が今いいよ言っけてりおっしゃっけてくれたことなんですけど、先ほどの地区調査についてほとりあえず必要ないと考えっけてるといっけていうことおっしゃっけてられて、地区調査について今必要ないといっけていうふうにおっしゃっけてられて、それで各地区の今まで要望といっけてるかニーズがあがっけてきて、さらに自分たちでそれをどうやっけてりこう言っけてりつながりがあっけて、公共交通会議の方でそれをどういっけてりスタンスでつながりがあるといっけていう形を描きたいわけですよ。そこ一回ちよっけてり整理していただいっけてり方がいっけてりと思っけています。なので、情報をお伝えするといっけていうことと、情報を吸収して回しっけてりいくといっけてりことは、どうしたいのか言っけてりいうのがちよっけてり見えません。この会議に出っけてりる方から伝わっけてりることになりますけど、住民の方にこれをぱっけてり見せてもわからんと思っけています。この状態と雰囲気。なので情報はどう回るのか言っけてりいうのをきちんとお伝えできる状態のわかりやすいものを作っけてりいただいっけてり必要があるのではないかなと思っけています。もちろん僕も協力しますが、お願いしたいと思っけています。

加藤副会長

つくであしがる線なんか今まであまりそういうことは言わんないでおこうと思っけてりいたんですけど、通常であっけてりたら考えられんないことですよ、これ。こういう路線に国からの支援をもらっけてり走らせることは、その割にはあまりにも少なすぎ、はっけてりっきりいっけてりあまり国の会議とか行くと数字もちよっけてり恥ずかしくて言えんないくらいです。だけど何でこれが走れるか言っけてりいうと、地域の皆さんがこれを走らせることに一所懸命、これがある言っけてりることが大事だと思っけてりおられるのであれば、人数の問題じゃなくて走っけてりなきゃいけんないのかなと思っけてりいます。それ言っけてりて人数以上に作手言っけてりいうところをどうやっけてり残していか言っけてりいうか、発展はちよっけてりわからんないですけど。ずっけてりつとあり続っけてりていくかといっけてりいうこととつながるだろろうと思っけてり、それでやっけてりしているといっけてりいう考えですよ。そうやっけてり考えたときに何でうまくいけんないか言っけてりいうことは非常に本質的だと思っけてりいます。それで、あとで言おうと思っけてりいたんですけど、今週の土曜日7日ですけど、松阪で公共共通のシンポジウムやります。最初、僕が基調講演して、午後ですけど、その後市長がコーディネーターやっけてりってパネルディスカッションやりますけど、その時住民の代表言っけてりたらいいのかそれぞれの、あそこは1市4町合併ですけど、合併を、あそこも新城と同じように新設合併、対等合併ですので、旧松坂市の方もあるいは旧郡部の方も出っけてり来られますけど、あそこですとこういっけてりいう守り育てる会みたいなのがないと走らせんないといっけてりいう前提です。もともと赤字だっけてりたら走らせるつもりもないし、地域で何か盛り上げる組織を立てて活動してけれんないと、うちは一切みませんとそういっけてりう宣言をしてるんですけども、何年も前から、合併前から。何かやるとなれば、どうすれば盛り上がるかは市役所が全面的に助けます。全くやらんないだっけてりたら市もやらんないと、そういっけてりう感じですよ。それで新城は、僕はつくであしがる線の守り育てる会が出来たときにラッキーだと思っけてり一瞬思っけてりたんですけど、後で考えると甘えてたのかなと思っけてりて、今松阪のようにあなたがやらんないだっけてりたらうちもやらんない、だけどあなたがやるだっけてりたら我々も全力でやる言っけてりいうそういうルールが全くなかんないじゃないですよ

か、新城は。一緒にやるから意見もどんどん出してね、それで出来ないことは出来ないこと、出来ることはどんどんやりましょうというそういう話し合いをそれぞれの協議会で月に1回以上やっています。行政とその新城で言う守り育てる会みたいな会が。結果としては、住民の皆さんが考えていることが基本的に形になって路線が、ダイヤとか停留所がどうかとか路線ができる。つまり手作りなんです。その結果として、例えば補助金がもらえるとか、そういう話ということなので、あくまでもスタートは我々がやらないと走らない路線なんです。新城は、そうではなくて、もともと小中学生高校生のスクール輸送がそれなりにあるところもあるので、もともとあるという前提がやはり強いのかなと思っています。それであしがる線はそうではなくて、初めて走っていく路線なのでそれで頑張ろうということだったんですけど、やはり5年たって変わってないでしょ、特に、ダイヤとか路線とか。つまりやっても達成感がないわけですよ、もっとこうしたらいいとか、もっとこうやって盛り上げるってということが全然反映されていない。反映されていなくてただ勝手にやっているというだけだったら、やめた、になるに決まっているじゃないですか。5年も続いたというのがすごい話で、普通そこまでお人好しな人は少ないわけですよ。それでやっぱりこの市の体制だとか、あるいはこの会議の体制がそういう方にどれだけ報いることができるのか、どれだけそういう方に感謝して、それでそういう方々の貴重な意見をどうやって次の一步に結び付けるかっていうことの体制作りが必要だと思います。そういう意味では資料4をみると、まあ資料というのはこれでいいのかもしれないんですけど、決定的にそういうところが抜け落ちているかな。一点それで、守り育てる会ってというのは非常にモデル的だと言ってきたんですけど、モデル的にあるが故に実は皆さんの善意に頼っていて、なおかつ、それが当たり前だと思っていたんじゃないのかということはずごく反省することなのかなと思います。それで、それを言ってもしょうがないので、やはり一回うまくいかなかったところはなかなかすぐにやり直せないと思うんですよ、だから全然違う形でやり直さないといけないかなと思います。それで、僕の中ではむしろ最近出来たところ、あるいはまだ出来てないけどあってほしいところをちょっと強化した方がいいかなと思うし、あと鳳来西地区とか、あるいは田口新城線などが来年10月に変えていくということが以前から言われているわけだから、この1年間で何ができるかっていうことをやはりよく作戦を立てて地域の皆さんともかなり密度濃く議論する機会を作らなくてはいけない、特にやはり塩瀬線の沿線の中学生は2回乗り換えてる。これはどうしても来年の10月には最高1回にしたいですね。2回というのはやはり僕の中では暫定のつもりだったんですけど、その時はしょうがないので見過ごしたつもりだったんですけど、こう何年も続くと非常にかわいそうというか、地域にしてもよくないと思うんですよ。まあ、1回はしょうがない、2回はちょっとないですよ。どうしたらいいのかということをやったり考えなくては。そういうミッションはあるわけですから、そういうのを是非やりませんかということですよ。

あと、全然違う話で、さっき輪行の話が出たんですけど、1年前くらいに茅ヶ崎市さんの仕事をちょっとやってたんですけど、茅ヶ崎って神奈川の。あそこは神奈川中央交通さんが自転車のラックをバスの前に取り付けると、それで2台乗せられる。中には入れないんですよ、中に入ると狭いです。それで自転車そのまま前に乗せて走らせられる、それで利用が多いか少ないかって聞いたらほとんど利用がない、当たり前で平地なので別にそんなのに乗せなくても自転車で行ってしまえるという、乗せる必要もない。考えてみたら、そのとき思ったのは、ああ、僕がやっているもっと田舎の方がよっぽど使えるなど。つまり、例えば新城から作手まで自転車で行けと言われてたら、これは相当きついです。ところがそういうものに乗せて高里まで行ったら、そこで高原を走って、自分の自転車で走ってそれでまた乗せ

て帰ってくる。これいいねと思って皆さんに言うのを忘れてましたけど。これは豊鉄バスさんにまた出費をお願いしなくてはいけない話になるんですけど、どこかでそういうのをやれると、特にこういう山がちなところはおもしろいんじゃないかなと思っているので、まあ今は結構そういうこともできるし、あとハイキングとかウォーキングはとにかくどんどんと人が増えているので、車で行ったら車のところに戻ってこなければいけないということなんだから、そうではなくてどっかからどっかに行って、またバスで帰りましたということが出来るような路線になっていますよということをもっとアピールするというのを、これをきちんとやっていく方がいいかなと思いますけども、是非そういうことをどんどんやれば良いと思います。

夏目座長

ありがとうございます。12時までということなのですが、あと数分になっているので私のとり回しがへたくそということで、ちょっとオーバーするかもしれませんが、今日最後のところまでやらせていただきたいと思うので、よろしくお願いします。もし、何かおありになれば、お願いしたいと思いますが。

藤田委員

先ほどの自転車の話ですけど、この地域ではなくもうちょっと違うところなのですが、高校生がやはり山から下りてきて、帰りはお母さんの軽トラックに積んで行ってもらって話を聞いています。残念ながらちょっと片道利用になるので、なかなかバスで移動というのは難しいと思いますし、あと、ちょっと先ほど50円バスの話ですね、見ていて思ったのですが、資料見ていただきますと、土曜日曜が我々やっぱり多いのかなというふうに思うわけなのですが、現実、新城の営業所では土日が少ないんですね、結果的に皆さん車を使っているということであるというのと、あとは例えば豊橋の営業所だと街へ出るそれに使う、結局街が賑わう、そういうことがあると思うんですけど、この管内でなかなかそういう利用がなかったということは大きくあまり増えなかった要因じゃないかなということですので、バスの理由だけで言うと変な話500円くらいが50円になるわけですから、一番お得感が大きい点ですけども、そういうふうには動かなかったということだけは、心にとめていただきたいなと思います。

夏目座長

ありがとうございました。他に何か。では、どちらもこの報告の件なんですけど、皆さんで資料を見ていただいて何かありましたら是非、事務局さんの方にご連絡入れていただけたらと思います。ありがとうございました。3番の意見交換は事務局さんの方でやられますか。

事務局

いや。お願いします。

夏目座長

それでは、3の意見交換、ちょっと短時間になるかもしれませんが、今日まだご発言いただけていない方とにかく喋っていただきたいのでお願いしたいと思います。まず、大野さん何かあったら。

大野委員

新城署の大野です。よろしくお願いします。ちょっと3点あるんですけども、1点目に先ほどつくであしがる線守る会が廃止になるということをおっしゃったんですけども、実際に統計見ますと、資料2の、あしがる線にあっては結構奮闘されているなという気がいたします。23年度には1回減少したやつがまた24年度には復活しておるなど。こういうみんなが頑張っている成果も出ているということをもっともっとアピールしていただいて、今後も、是非とも継続してあげて、ここの住民の高齢者の方の足を確保していただければありがたいなと思います。2点目ですけど、もっと利用しやすい、例えば共通利用券マナカなんてあるんですけど、こういうのも利用しているバスというのはあるんですかね。

清水委員

均一料金のところはあります。

藤田委員

要は、莫大な金がかかるということです。費用がないと搭載できないので、それは誰がお金を出してくれますかという話になりますよね。

大野委員

我々素人からすれば、今の時代はこういう流れになっている。人もこういうバスの高齢者の方が利用しやすいように、ワンカードで次々と利用できればもっともっと利便性が良くなるかなと。

藤田委員

残念ながら全国を見ても都市圏だけですわね、やっつけられるのは。だから支局の方もわかってらっしゃると思いますので。

大野委員

わかりました。何でもそうなんですけど、高齢者の事故防止について常に考えてしまうんですが、我々今一番促進しているのは高齢者の免許の返納制度ですわね、今強力で推進しているんですけど、これですわね、頭下げてお願いしますお願いしますなんて何べん言ったところで、自分が高齢者の立場に立てば足をもがれる立場でとてもじゃないけど、はい、わかりましたなんていうことは、まずあり得えませんので、ではそれには何だということなんですけど、要はあめをもっともっと与えていただけないかなと思ひまして、例えば、これ料金が200円のところを先ほど50円の制度ではないんですけど、半額にするとかそういうような考えとか、なんとかないものかなと思ひまして。そうしたら、もっと高齢者の方々がこういう制度もあるのかと返納もしていただけるようになるのではないかなと思ひますので、市の考えをお聞きしたいと思ひまして。

事務局

そうですね、おっしゃるとおりだと思います。田村さん経由で新城警察署の実情も聞いています。こ

の地区は非常に高齢者の事故で加害者になるというのが割合として非常に多いということを伺っていて、そういったところで今言われるような話でうまくスライドじゃないですけど、自分で返納してバスに乗っていただくというふうによく乗り替わっていただくためには、こういったことが必要なのかというところを我々ちょっと考えていかななくてはならないなということは思っておりまして、今言われたようなことがどこまで具体的に詰めるかというところもあるんですが、例えばですが、出来るかどうかわかりませんが、今共通の利用券というか200円でバスの利用券があるのですが、そういったものを返納と同時にこれからバスに乗ってくださいますかとかそういったところで宣伝をしていくとか、いろんなそういったやり方を考えていけないかなというふうには認識はしております。ただ、お金が伴いますので、どこまで具体的に進められるかということは、別途検討が必要なのかなとは思っております。

大野委員

ありがとうございます。

夏目座長

ありがとうございました。杉野さん何か。

杉野委員

私がちょっと気になるのは乗り継ぎですけど、鉄道の本数自体が少ないのでやはり難しいんですかね。前、何か検討されたことがあったら、ちょっと教えていただきたいかなと、そんなくらいのことですけど。

事務局

鉄道の本数が少ない。

杉野委員

はい。ここにも乗り継ぎの表というかあるんですけど、実際に鉄道の本数が少なすぎて乗り継ぐっていうのが効果ないのかなとか、その辺少し考えてるかな…

事務局

一応、拠点となる本長篠の駅だとか、新城の駅、それから大海の駅ですか、その辺 JR に合わせ形での、うまく乗継ができるようにということはやってはおるんですけど、そもそもやはり JR 自体の本数自体が少ないということと、あとは、さっきも出てきました利用実態が小学生中学生の登下校の通学、それから高齢者の移動ということがあります。これがメインになっておるものですから、朝夕は本数が多いが日中は空くという中で、うまくその辺がなかなか費用が伴うものですから、今以上はなかなか難しいのかなというのが実態としてあるのではないかと思いますけど。

夏目座長

ありがとうございました。よろしかったですか。また是非検討していただいて、今度新東名もできるので。清水さん何かあったら。

清水委員

遅れて出席をさせていただいて大変申し訳ありませんでした。市役所総務部の清水ですが、前回もちょっとお話ししましたが、今回作手の地区の総合整備の話もありましたように、学校が統合される形です。計画がいろいろあります。その中で作手地区もそうなんですが先ほど言われた海老地域自治区の中でバスの運行を新たにという話もあったと思いますが、これはおそらく四谷の人かな、千枚田の関係かなと思いますが、その四谷にあります連谷小学校が統合の計画の中に入っています。今後そうしますとスクールバスを当然走らせるという形が検討されますので、スクールバスと市営バスとの関係、連携ができるものなのかどうか、教育委員会サイドと文科省の補助金をいただいてバスの購入をし、その辺で連携がうまくできれば広域的にできないかなと思います。これは、今後の新都市の課題でもあると考えています。

夏目座長

ありがとうございます。よろしかったですか。佐宗さん。

佐宗（常）委員

新城も高齢者が増えておりまして、先ほどあしがる線の話も出まして、あしがる線は週1回しか通っていないんですけども、それも週何回か増やすとなるとまた費用の問題もありますけども、沿線のこれから利用する人も含めて、あしがる線だけではないかもしれないかもしれませんが、全体の調査も必要になってくるのではないかと考えています。それと先ほど自転車の話が出ましたが、作手に行くとかかなり自転車がたくさん走っております。できるかどうかはわかりませんが、作手へ来て新城から作手まで上がって行って、バスで行ってそこからサイクリングをして帰りは下りだから走って帰ろうというようなことができるといいかな、とちょっと頭をかすめました。以上です。

夏目座長

ありがとうございました。

藤田委員

よろしいですか。11月の9・10に豊川の方でB1グランプリというものが行われますが、それはこちらから出ている新豊線が会場の周辺が交通渋滞して規制がかかるということで迂回になりますので、こちらから会場まではいけますのでそれは違いないんですが、その先のイオンですか市民病院ですね、この日たまたま土曜日は休診日らしいですが、そちらの方まで時間帯で朝の9時から夕方17時にかかるくらいまでの路線が市内を迂回してショートカットするような形になりますので、乗っていただいて会場に行くことはできますが、大渋滞すると思いますので飯田線ご利用が一番よろしいかと思いますので、車で来ると大変なことにならないかと思いますがどうぞよろしくお願いいたします。

加藤副会長

B1は姫路でちょうど会議だったんですが、姫路全体に数十万人が来ますので、全くレベルが違いますので、車は考えない方がいいと思います。

藤田委員

今回は豊川のジャリ駐車場が会場になるもんですから、そもそもそこがないということで。

夏目座長

すごい盛り上がって楽しみですね。他に何か意見交換でするので何かありましたら…

それでは、事務局さんにお返しさせていただきます。その他というのがまだありますよね。

事務局

1点お願いをしたいと思います。

ではすいません作手総合支所の河村と申します。よろしく申し上げます。お手元の方に基本計画案配置図というものがございしますが、これはそれを大きくしたものになっています。作手地区の方では今作手小学校と作手総合庁舎と山村交流施設の建設という計画を進めておりまして、現在基本設計の途中の段階になっています。先週の中旬に大まかな配置が出されまして、バスに関係するところがありましたので、簡単にご説明だけさせていただきたいと思います。まず、位置なんですけども、上が北側になりまして右側の方が301号線です。左側の方が作手診療所の方になります。バスにつきましては、こちらの301号線の方を通りまして、中に入っていくという形になっております。今の配置がどういうふうになっているかと申しますと、今ここにありますグラウンドというものがあるんですけど、グラウンドの付近に総合庁舎があります。その庁舎を道路を挟んで下側の方に総合庁舎を作る予定になっておりまして、ここの総合庁舎の周辺に開発センターという社会教育施設があるんですけども、それをこちらの山村交流施設の方にもっていくようになるイメージです。あと、こちらの方に小学校がありますけど、昨年度までは4つの校舎がありまして、今年から2つの校舎になっています。それで、今度はこれできましたら1つの校舎になるというような形の流れになっています。総合庁舎の方の機能としては今とほぼ変わらない状態なんですけども、山村交流施設というのは200人程度が入れる舞台、あと調理室等とまだはっきりと決まっていらないんですけど、一般の方もそうですし、小学校の方が授業で使えるように共有できる場所は共有していきましょうというようなスタンスで、今進んでおります。総合支所の方は平成27年の上旬辺りをスタート、小学校につきましては29年の4月スタート予定で考えております。それでバスになりますけど、今のところ設計業者が考えているのは、301の方から入りまして、中央道路がありますが、ここのところ青い線になりますけども、車地域イベントというところがあるんですが、そのこのところの前を通過して総合庁舎の前を通過して、ここで車を止めて降りていただいて、またこちらの診療所の方に出ていく、それで診療所の方につきましては、診療所の方からスタートしてここにバスベイというものがあるんですけども、グラウンドの下になりますけど、ここのところ、スクールバスもここで駐車する予定なんですけど、今のところ設計業者の予定としては共用をしたらどうかというふうを考えています。でするのでスクールバスもSバスの方もこのバスベイに止めてこちらの方に出て行くというようなことで考えていまして、バスベイのところ、ここからここまでにつきましては、屋根付き

だそうです。あと、バスベイを降りましたらこちらの屋根付きの道路を通過して山村交流施設とか小学校の方に入っていくというような人の流れを予定しているそうです。現在、このような形で設計の方が進んでいるんですけども、何か法的な要求事項とか利便性とか安全面等々でまた何かありましたら、本日でなくても結構ですので、またご意見等いただければ、今後設計等々に反映させていきたいと思っておりますし、作手地区の方にこのようなご意見がありましたよということでお話ができるといいかなということで情報提供とお願いをさせていただきました。以上です。

事務局

今説明をさせていただきましたが、すぐにこれどうよっていうのはなかなか難しいかと思っておりますけど、今いただけるようでしたらご意見いただきたいということと、時間がだいぶ延びておりますのでお気づきの点をまた逐次ご連絡というようなことで結構ですので、またお願いいたします。

杉野委員

ちょっとよろしいですかね。これ道路に横断歩道のマークがあるんですけど、これは横断歩道なんですか。

事務局

はい、横断歩道です。

杉野委員

今、バス停が予定されているところほどの位置になるんですかね、それとも施設内。

事務局

施設内になるかと思っております。

杉野委員

2箇所とも。

事務局

はい、道路を拡張する予定はありませんので、施設内の方に入るかと思っております。基本設計の段階ですので、まだ確認が取れていませんけども。

事務局

どうも色々ありがとうございました。その他に折角の機会ですので何かございましたら。

無いようですのでこれで第2回新城市地域公共交通会議を終了させていただきます。長時間ありがとうございました。