

## 第2回新城市地域公共交通会議 議事録

### 1 開催日時

平成23年1月19日（水）午前10時15分から午後0時10分まで

### 2 開催場所

新城市民体育館 1階第1・2会議室

### 3 委員（17名中16名出席、うち代理出席3名）

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課 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
社団法人愛知県バス協会専務理事	長崎 三千男	代理：上野寿之
豊鉄バス株式会社代表取締役社長	村松 哲二	
豊鉄タクシー株式会社取締役社長	清水 康朗	
豊橋鉄道労働組合中央執行委員長	長坂 和俊	欠席
新城市社会福祉協議会長	藤原 眞治	
新城市老人クラブ連合会長	竹本 卯一郎	
新城市小中学校PTA連絡協議会代表 （千郷小学校PTA会長）	森下 伸明	監事
バス利用者代表	田村 太一	監事
中部運輸局愛知運輸支局 主席運輸企画専門官	小林 裕之	代理：古橋靖弘
愛知県地域振興部交通対策課長	松井 圭介	代理：崎下雅司
愛知県新城警察署交通課長	繁原 賢一	
愛知県新城設楽建設事務所維持管理課長	天野 健治	
新城市総務部長	夏目 修	
新城市市民福祉部長	村川 賢一	

### 4 会議次第

1 あいさつ

2 報告事項

(1) 地域部会及び守り育てる会の活動状況について

《資料1》

(2) 実証運行路線の利用状況について

《資料2》

(3) 共通回数券・ラッピングについて

《資料3》

(4) バス利用促進イベントのアンケート結果について 《資料4》

### 3 協議事項

(1) 平成22年度交通会議予算の補正について 《資料5》

(2) 計画事業に係る事後評価（最終年度）について 《資料6》

(3) 平成23年度以降の実証運行路線の本格運行について 《資料7》

(4) 平成23年度以降の公共交通に係る会議のあり方について 《資料8》

## 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22年度第2回新城市地域公共交通会議を開催いたします。

はじめに、会長であります市長よりごあいさつ申し上げます。

### あいさつ（市長）

みなさん、改めましておはようございます。雪もやみましてまだまだ足元の悪い中、公共交通会議をお願いしましたところ、皆様それぞれご多忙の中ご参加いただき誠にありがとうございます。この地域公共交通会議、平成20年度から今年度にかけて、国の支援を受けながら、路線の実証運行などを行ってまいりました。その間、実証運行だけでなく、ラッピングバスの導入、あるいは守る会の発足、回数券の導入など、料金の改定なども立て続けに行ってきたいただきました。この公共交通会議は新城市合併後の一步を踏み出すための非常に大きな舞台であったと思っておりますし、また、座長をはじめ委員の皆様の熱心な取り組みによって、ただの形だけの会議でない、一步一步、実証を繰り返しながらこの地域の公共交通を守り育てていくという実績を積み上げていく実のある会議になったと心から感謝をしております。この地域を見回した中で、いろいろな地域の特性があるわけでありますので、その特性に応じた肌理の細かな公共交通網を整備していかなくてはならないのは言うのを待たないわけですが、しかし同時に人口の減少、過疎化の流れの中で、どう効率的でまた効果的な運用をしていくのか常に新しい目線で考え続け、改善をし続けていかなければならない課題ではないかと思っています。また、今日は、経過やこの間の実績報告などがあると思っておりますけれども、やはりこの会を通じて、公共交通を守るのもあるいは駄目にしてしまうのもつまるところ、地域の住民の我々自身の主体的な行動にかかっているということをしっかりと刻み込んだこの数年間であったと振り返ります。地域ごとにそれぞれの路線の実態は違います。それを深く検証しながら、さらに広い住民の皆様、利用者の皆さんにお力を借りながらこの地域の公共交通、足を守り抜いていきたいと思っております。また、国のもとでは新しい制度が創設されるとも聞いております。この間の実証実験の成果をしっかりと検証しながら国の側にも引き続き、強力な支援、また新しい制度構築をお願いをし、また求めていきたいと思っております。市長としましてもそのための様々な関係方面への働きかけを続けていく所存でありますので、皆様方のご支援とご協力をお願い申し上げます。冒頭に当たりましてのごあいさつといたします。どうぞよろしくお願いたします。

## 事務局

ありがとうございました。

市長ですが、この後、公務により退席をさせていただきますので、ご了承くださいようお願いいたします。

本来ですと、加藤副会長よりごあいさつを賜るところですが、本日、都合により少し遅れると連絡がありましたので、よろしく願いいたします。

ここで、委員の異動がありましたので、ご紹介をさせていただきます。豊橋鉄道労働組合中央執行委員長の長坂和俊様でございます。これまでの原田重徳様に代わりまして、よろしく願いしたいと思います。

それから、本日、社団法人愛知県バス協会専務理事の長崎委員様の代理として、上野様に來ていただきました。また、中部運輸局愛知運輸支局の小林委員様の代理として古橋様に、また、愛知県地域振興部交通対策課長の松井委員様の代理として、崎下様にお越しをいただいております。どうかよろしく願いいたします。

それで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います。

## 夏目座長

それでは、皆様よろしく願いいたします。次第にしたがって進めていくんですけども、報告事項があります。続いて、協議事項があります。協議事項の一番下のほうを見ていただきますと計画事業に係る事後評価の件がありまして、その下に23年度以降の実証運行の本格運行についてと新たな制度の下でのこれからの公共交通会議の形といたしましうかあり方が明らかになる流れで会議を構成していただいています。報告事項については、これまでの活動状況について報告がされると思いますが、ぜひ皆様のご意見をいただきながら進ませていただきますのでよろしく願いいたします。それでは、早速、報告事項からお願いします。4点ございます。進行ですが、後半の協議事項に時間をとるように言われておりまして、終了時間が正午までと区切られておりますので、手短に上手にご報告をお願いしたいと思います。1番の地域部会及び守り育てる会の活動状況についてお願いします。

## 事務局

報告事項に入る前に資料の確認をお願いいたします。事前に配布しています新城市地域公共交通会議の資料に加えまして、本日3部お配りさせていただきます。委員名簿と地域公共交通確保維持改善事業の資料、それと平成22年交通事故統計グラフの3部があるかご確認ください。

それでは、報告事項に入らせていただきます。1番の地域部会及び守り育てる会の活動状況についてですが、初めに訂正をお願いします。次第の報告事項2-(1)資料1とありますが、これは、1ページが資料1ですのでよろしくお願いします。

新城市公共交通会議組織図としまして、簡単に説明をさせていただきます。各路線の利用者、地域住民の方等で構成する「路線を守り育てる会」、「各地域部会」にて活発な議論をしていただき、その御意見を新城市地域公共交通会議にて議論・実行していく流れとなっております。本年度の現在までに行われた会議の報告ですが、「つくであしがる線を守り育てる会」を10

回行い、新城部会、作手部会をそれぞれ1回行いました。各会議では、路線の利用促進、今後の課題等いずれも活発な話し合いが行われました。また、つくであしがる線を守り育てる会では、春夏秋冬と「つくでバスかわら版」を発行し、乗車状況や各ルートごとの見どころ案内、そして利用いただいた方の感想や利用方法などを載せています。1番の報告につきましては以上でございます。

#### 夏目座長

続けて説明をしていただいたほうがよさそうですね、最後にまとめて皆さんからご意見をいただきたいと思います。

#### 事務局

それでは、資料の3ページをご覧ください、過去3年のそれぞれの実証運行路線の利用者数と料金収入を載せています。まず本年度4月より運行ルートの変更をした北部線、西部線ですが、北部線の利用者数は、平成20年度には及ばないものの本年度は現在、月平均約900名のご利用をいただいています。昨年、一昨年の年間利用者数を超える見込みです。

続いて、西部線ですが、平成22年度は、月平均約380名のご利用をいただいております、昨年、一昨年を超える過去最高の数字となっております。

続きまして、4ページをご覧ください。作手地区を走る守義線については、平成22年度は、月平均約560名となっております。こちらは、昨年並みのご利用をいただいております。同じく作手地区を走るあしがる線の利用状況ですが、月平均約180名で、昨年、一昨年以上のご利用をいただいております。続いて、5ページをご覧ください。鳳来地区を走る塩瀬線の利用者数は、平成22年度は月平均約370名とっており、昨年並みのご利用をいただいております。最後に本年10月よりSバスとなった作手線の利用状況ですが、この表には、実証運行路線として走らせている11:39発高里行きと、12:30発新城東高校行き及び平成23年10月以降は、時刻が変わりまして11:58発作手高里行き、12:50発新城富永行きの実績を載せております。現在のところ、昨年より月平均20名ほどの増加となっております。平成20年度並みの年間利用者数になるかを見込んでいます。

続きまして、6ページをご覧ください。こちらには共通回数券の販売枚数を集計しております。実証運行路線を含む8路線の合計及び22年度の作手線の回数券販売も加算しております。本年度は、1,000円券500円券ともに過去最高の月平均販売数となっておりますが、これは、10月から作手線においても、Sバス回数券利用可能となったことも考えられますが、数字をみていただきますと全体的に販売数がのびているということが見えます。

続きまして、7ページ、8ページの写真をご覧ください。こちらは、本年度行いましたバスラッピング事業についての報告となっております。これは、国土交通省の「公共交通活性化・再生総合事業費補助金」を受け、豊鉄バス株式会社様のご協力のもと新豊線を、豊鉄タクシー株式会社様のご協力のもと北部線をラッピングし、地域に愛されるバスとなることを目的に新城市地域公共交通会議が行ったものです。7ページは、平成22年10月29日に行いました新豊線のお披露目式、8ページは、平成22年11月20日に行いました北部線のお披露目式の写真です。新豊線は、「もみじ号」と称しまして、もみじがデザインされ、11月6日から12月4

日の鳳来寺山もみじまつりに合わせて運行いたしました。また、北部線は、地元新城市立東郷東小学校の路線を利用されている児童の皆さんにデザインを募集しまして、ラッピングを行いました。こちらは、11月20日より運行を開始しております。

続きまして、9ページをご覧ください。こちらには、本年度10月1日～11月30日の期間行いましたバス利用促進のイベント、「バスでおでかけ新城・北設巡り」の利用者の方のアンケート結果を集計しています。このイベントは、北設楽郡公共交通活性化協議会との連携イベントとして、バスや飯田線を利用し、新城市や北設楽郡をめぐるというもので、新城市においては、日野屋商店さん、あいちやさんにご協力をいただき、公共交通機関をご利用され、来店された方に特典をご用意いただきました。

資料4にご参加いただきましたお客様のアンケート集計結果を載せております。アンケート回答者は186人、北設楽郡のとうえい温泉をご利用いただいた方が一番多く全体の約85%、新城市の日野屋商店をご利用いただいた方は、全体の3.8%でした。新城市・北設楽郡以外から全体の約6割の方にお越しいただきました。今後は、生活の足等としてのバス利用促進をするとともに、このような企画があれば参加したいと回答された方が9割を超えることから、観光とバスの利用についてもさらに検討していきたいと思っております。

以上で、報告事項を終わります。

#### **夏目座長**

ありがとうございます。加藤先生到着されました。それでは、報告事項から皆様のご意見を賜りたいと思っております。どんなことでも結構ですので、お話いただけたらと思っております。

#### **古橋委員（代理）**

以前の会議のときに守り育てる会と利用者数のリンクの話があったと記憶しているんですが、守り育てる会と部会があるところは、利用者が伸びていたりしているということですが、その辺をもう一回教えていただければと、伸びているところと前年並みのところがあると説明がありましたが、その辺の関係のところはちょっとわからないので、教えていただきたいと思っております。

#### **事務局**

西部線及びあしがる線につきましては、守り育てる会の活動が活発であるために平成22年度利用者数が増えています。あと、守り育てる会が塩瀬線のほうにもございまして、こちらは平年並みの数値となっています。

#### **夏目座長**

守り育てる会があって、守り育てる会があることによって、皆さんがバスに乗ろうとか、もっとこうしたら乗る人が増えるよというような検討されて、それが効果として今現在繋がっているのかそれとももう守り育てる会とバスに乗っている方の関係というのがあまり相関性がなくなってきているのか、その辺はどうなっているのかお聞きになっておられると思っております。

#### **事務局**

守り育てる会、あしがる線は曜日運行で走っている路線ですが、毎月一回定例会ということでこのような形で守り育てる会を開催しています。今出た内容の中で、利用者数と活動がどう

いう風に結びついているかという部分で、やっぱり会の中で、バスの利用方法をこんなのがありますと、瓦版を通じて提案をさせていただいていますので、利用実績は毎年少しずつではありますが上がってきている状況にあるということで、この活動が市民の方に少しでも利用しやすいような宣伝がされて、利用状況が伸びているという風に捉えています。

#### **崎下委員（代理）**

最後に報告をいただいたバスの利用促進策のアンケート結果で186人の方の参加者からのアンケートということでご報告をいただきましたが、最後の質問の「次回もこのような企画があれば参加したいですか」にほとんどの方が参加したいと答えている。今回186人の方が参加されたということで意外と参加されたなと思っています。来年度以降、今後ですね、このようなイベントを継続的にやっていくという予定なのか、今後の予定はいかがでしょうか。

#### **事務局**

今後もイベントのほうは続けていきたいと思っております。昨年度は新城市の地域公共交通会議のみで行ったんですが、本年度は北設楽郡と連携をしまして連携イベントとして行いました。来年度以降も北設楽郡の協議会さんと一緒にやっていければと考えております。それと、市内の大きなイベントではチラシ等を配るなどのPRも本年度行いました。こちらでも継続的に行ってまいりたいと考えております。

#### **藤原委員**

報告事項について、若干申し上げたいと思います。格安料金の設定とか共通の回数券の創設など取り組みを進められておるわけですが、特につくであしがる線の地元の熱意というものには非常に身に伝わってくる場所があります。少しでも増えていくという路線はいいんでありますけれども、減っていく路線、減少路線について、まだ何かいい策があるだろうかそんなことを思います。検討する余地があるのなら検討をするべきと感じます。

#### **清水委員**

2点ほど感想といいますか話をさせていただきます。先ほど出ていた「おでかけバス巡り」ですが、非常にいいイベントだと思います。それでもう一つ、立ち寄り場所といいますか、協賛施設をもっと増やす努力をする必要があるだろうと、商業施設と連携をとって地域の活性化と併せた活動をしていく必要があるのではないかと、バスの担当だけでなくやはり商工観光とかそういうところを含めて商業施設あるいは観光施設も中にいれて、いわゆる外からのお客をいかに運び込むか入れ込むかということが必要ではないかと思っています。それからもう一点、バス路線について検討していただけるとありがたいですが、やはり、西部線の方ですが、経路変更して医院のところを通るようにして若干伸びていると、そういう結果でございますけれどもやはりお医者さんに限らず、健康な人たちが出て行くためにはそういう人たちが遊びに行ける所も加えていく必要があるのではないかと、いわゆるあまりまじめにですね、まじめという言い方はおかしいですけども、医者だ役所だ図書館だということだけでなく、あるいはカラオケだとか飲食店の近くだとかそういうところも含めて考えていくと、また違った議論の仕方があるんじゃないかなと感じております。以上でございます。

#### **村松委員**

7ページに新豊線ラッピングバスということで、10月末にスタートしましたが、鳳来寺のもみじまつりの前座ということでは非常にタイムリーであったかなと思っております。数字的に見ても鳳来寺の11月23日の観光客も前年をかなり上回ったと報道されています。ただし、私どものバスを使ってということ、本長篠バスターミナルあるいは豊橋、豊川方面からのバス利用をみますと16～17%昨年を下回っているという、一方、玖老勢の駐車場からシャトルバスが出ていることもあったわけですが。路線バスの活性化ということで、私もこの地域に住んでいます、地元の方々から「いいバスが走っているね」と話題にはなった。新豊線をはじめ改善策をとっていかないといけないなと思っております。キャンペーンには186名の参加をいただいたということですが、準備、PRということもありますが、今年もぜひやっていただきたい。以上です。

#### **上野委員（代理）**

愛知県バス協会の上野でございます。私のほうからは3ページから6ページの利用状況のことで、昨今厳しい中で路線によっては昨年より増加しているということで、イベント等いろいろ手を打って工夫されて、喜ばしいこととは思いますが、便数とかの対比を知りたいのと、増えたところは便数が増えたのかそれともイベントの効果があったとか、増えた路線については特記事項等あれば具体的にお聞かせ願えればと思います。

#### **事務局**

北部線、西部線ともに増えていますが、こちらにつきましては便数は同じです。ただ、先ほどお話がありましたとおり、病院等を通る路線にしたということで、そちらが大きく影響をしていると考えております。あしがる線に関しましては、先ほど事務局からも申しましたとおり、守り育てる会からの情報提供、こういったものが利用者増の要因となっていると感じています。

#### **加藤副会長**

地域部会、守り育てる会については、国のレベルで見ると、これが一番興味があるらしくそればっかりになるので、もっと中身を見ていただきたい感じがしますが、そういう視点で見たときに十分に活動できているかというところ、そう自慢できるものではないと個人的に私は感じます。あしがる線についてはこういうことなんです、これが自慢であるとするならばもっとやはりどこの路線でもこういうことをきちっとやって、運営とかにコミットするとかやらなければならない訳で、あしがる線はがんばっていますが、全体としてどうかというと、正直言って疑問です。利用状況は、全体としてはベースが減少していますから、それから一般的な傾向として21年度は少なかった。不況であるとかインフルエンザ等の関係で少なかったのが全国の一般的な状況だったので、22は増加するのが普通なんで、22で減少しているのは深刻ということです。共通回数券については着実に利用されているということですが、これも普通こういうことはやるので、それほど評価されるわけではない。ラッピングはラッピングをしたから利用が増えるわけじゃないんで、ラッピングをしたから増えた減ったと議論すること自体、意味がない。そんなことよりもラッピングをしたというタイミングで、PRをその機会に例えばマスコミの皆さんにSバスとか新都市の考え方を知っていただくとか、たくさんの住民の皆さんに参加していただいてみんなで祝う、そういうことをきちんとやっているかどうかあとで教えて

ください。あらためて思うんですが、例えば名古屋とか、極端に言うと東京からこの新城、北設というところへ観光とかドライブで来るときに、例えば新城駅に下りる、本長篠に下りる、そういったときに降りたら何もない、何もないというのはどういうことかと言うとどこにも行けないというような状況が怖いから来ない。あるいは車で来る。根本的には新城駅とか本長篠駅で下りたらいろんな所へ行けますよというようなことがわかるような仕組みを作らなくちゃいけない。それを作っておいて促進イベントをやらなくちゃいけないということですが、そこができていないので、まあこんな程度だと思います。これも何回も言っていると思うんですが、今言ったようなことをしないと、イベントを打っても効果が十分出ませんので、今後きちんとやっていただきたい。総じて言うと課題が多い。決して間違った方向ではないんですが、1から4のことも5段階で言えば3とか、まあ4、5ではない、3ですね。オール3です。4、5にしようと思ったらやり方をもう一回見直す必要があるというのが私の意見。2、1も付けがたい。3じゃしょうがないので4、5にしなくちゃいけない。ちなみに、23年度以降というのは、利用促進とか普及啓発には国費はないことになっていますから、今年度まで国費を使わせていただいて練習をしたということなんで、練習だったからまだよかったが、国の事業は3年間の試しをやったわけで、来年度から本格ですから、このPRもしやるとすれば自前です。やはりこの3年間やってきたことをきちっと踏まえて、評価の話が後で出てくるわけですが、自分たちで何をやっていこうというのを考えていく必要があるということですので、あとの協議でそういうことをしっかりと詰める必要があります。

#### 夏目座長

事務局さん、先生から話のあったラッピングとかイベントについて、タイミングとか利用される方の増加とかどんな風にデザインされていたのかということの問いかけだと思いますがそのあたりのところを伺いたいと思います。

#### 事務局

ご指摘のありましたラッピングにつきましては、やはりラッピングをただけの感じになってしまっております。地域のみんなを集めましてお祝いをするというようなこともやっておりません。北部線につきましては児童の絵をラッピングをしたということで学校で子どもたちにいっしょにお披露目をさせていただきましたが、もみじ号のほうには地域の皆さんには呼びかけをしませんでしたので、反省をしております。オール3ということで、4、5には程遠かったのかなと思っています。あと、守り育てる会の現状につきましてもつくであしがる線以外については、育てる会自身がない路線もありますので、次年度以降の課題と思っております。

#### 加藤副会長

あしがる線を見ますと累計で20年4月からですか？乗降客が4,500人ですね。例えば、5千人突破感謝祭とかやらないですか。普通よくやりますよ。あまり無目的にやるよりも2周年記念とか5千人突破感謝祭とかそういうのをやったほうがいいですね。守り育てる会もそういうところでこそ仕掛けたほうがいいじゃないですかね。

#### 事務局

少ない数の中なんですが、月の利用者の目標としては200人を超えたいなというのが会の



中であって、今年の6月に、その月だけになってしまったのですが、ようやく200人を超えることができたということで、何かできるといいなというのは会の中では出たんですけども話だけで終わってしまったというのが現状です。

#### 加藤副会長

イベントそのものはそれをやって増えるというものではありませんけども、先ほどいったようにそれをやることで、例えばマスコミが来て頂ける、PRできるとか、それから、そこに固定してきますよね、人が。そういうことに対して、一般の方も来てくれる機会を作るとか、そのときにいろんな新しいPRができるなどの効果として、考えられるので、そのときに一般の方から話を聞いて改善につなげる。ですから、そういった仕掛けも必要なのかなと。一ヶ月に1回やると何かだらだらしてくるので、そういったことも考えながら、どうですか？部会とか守り育てる会というのは、ルートとかばかりじゃなくて、どうやったらこれを使って面白いことができるかということをやらなくてはだめで。結局、資料2の1～3のように数字を見てしまうと、正直夢がない。もともとこの実証運行は商売としてやろうとは考えていないですね。ですから究極のところは、利用者がちょっと増えたとか減ったとかいうのはどうでもいい話なんですよね、そのことよりもこのバスが走っていることでその沿線の地域の皆さんが、暮らしがちゃんとできるのかどうか、役に立っているのかどうか、そういったところをきちんと検証できて、その上で、その結果として利用も出てくる。後は利用に見合うような費用になっているかということによって収支率とかが出てきます。だから、これが増えた減ったということ自体はそう目くじら立てることもない。先ほど申したように通常だったら増えるところが減っているとか、ルートを変えたけど増えないあるいは減ってしまったとか、そういったことは要注意ですね。ですので、資料を出すときにはそういう考察も書いて欲しい。そうでないと議論も、何で減ったのかとそういった質問しかできないわけなんで。ぜひそういう風にしてほしいですね。あと、ついながら利用者数というのは、当然、月とか休日数によって変わる訳なんで、便あたりとか日あたりとかにしてください。ついこのようにやってしまうんですよね。累計で何人とか月で何人とかやってしまうんですが、ここで議論する時には、それはどうでもいいんで。そのことよりも走った便数とか走った日数に対してどのくらいの方が利用したかが本質的ですので、便あたり、日あたりの利用者数を載せてください。で、可能であれば、各便の利用者数も見たい。つまり1便は乗っているけども2便はからっきしだよねとか、そういうのを見たい。そういうデータありますよね。本格にするのかはそういうところをきちっと見なくてははいけない。次回は、そこをきちんと検証できるように考えておいてください。

#### 夏目座長

先生のおっしゃられたのは、時間帯ごとの統計の分析の手法と考え方、よく目的を定めたほうがいいのか定めないほうがいいのかという話がありますが、ここが出口だと一つ決めるとそれに照らし合わせて分析ができるので、その次にどうするのかと見えるようになるといわれています。ですから、そこがわかるように資料を作っていただくといいよということですので、分析をされるといいと申されていたと思います。それから成績が3だったという話ですが、私はまあ10点あげてもいいかなと思っています。問題はこれからかなと思っています。皆様か

ら暖かいご意見をいただいたので、赤字はわかっているんですが、そのときにとっても大切になるのが、今は準備したからそれでOK、あと決算したときに数字が整っていたからOKではなくて、多分勝ち負けではないところの勝負なんですね。それは何かって言うと、よく言われるところのマーケティングという話なんですけど。皆さん、何で購買活動をするのかというところは何を買うにしても満足を買う、そこが何かって言うところをきちっとデザインをしていくことを皆さんと共用をしていくと、先ほど、先生、達成感の共用とおっしゃっていましたが、その辺のところを考え合わせてやっていかないとなんとなくやっているだけになってしまうぞと、おっしゃっていますので、次年度以降、事務局さん大変かと思えますけど、また一步、勉強しながらやっていっていただければと思います。

では、協議事項に入ります。協議事項4つありますけども順番にお願いします。1番の平成22年度公共交通会議予算の補正についてお願いします。

#### **事務局**

それでは、資料5、17ページをご覧ください。補正をお願いしたいと思います。歳出をご覧ください。3段目、印刷製本費を回数券増刷をしたため72,000円、3番の委託料を作手線委託料増等のため253,000円、計325,000円を歳出で補正していただき、それに合わせ、歳入の補助金を歳出と同額補正させていただきたいと思えますので、ご承認をいただきたいと思えます。よろしくをお願いします。

#### **夏目座長**

ありがとうございます。特に問題のあることではないと思えますが、何かご意見がございましたら。はい、よろしいですね。それでは皆さん、ご承認をいただいたということでお願いいたします。それでは2番、計画事業に係る事後評価（最終年度）について、よろしくをお願いします。

#### **事務局**

それでは、協議事項の（2）計画事業に係る事後評価（最終年度）について、資料6、18ページにより説明をさせていただきます。上から順に、主な点を中心に読み上げさせていただきます。まず、1 総合評価でございます。個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与する事業を選んだかという問ですが、市内公共交通を活性化するための検討を行い、実証運行を行いました。問題点の検証、路線の見直し等を行い、本格運行への環境整備を行いました。続きまして、2 計画事業の実施でございます。①として適切に事業が実施されたか？との問でございますが、4路線の実証運行、共通チケットの導入、ラッピングバスの導入を総合事業計画で位置づけています。実証運行につきましては、先程来説明をさせていただきましたが、利用者目線に立った路線ができつつあると認識をしています。共通チケットにつきましても、周知がされつつあり、販売枚数は増加しております。また、今月からは市商工会のカード事業部と提携し、カードの利用ポイントで共通チケットの交換をできるようにし、商業の振興とバス利用の促進も図るようにしました。続きまして、3 具体的成果であります。①定められた評価方法・評価基準に従い評価をしたかというのですが、月別の推移で事業評価を行っており、計画通り評価を行いました。また、西部線での満足度調査の実施、塩瀬線、布里田峰線で乗降

調査を行いました。②実施した事業が、地域公共交通に関する目標を達成するために適切な事業であったかどうかを検証したかです。これにつきましては、通学の足、交通空白地における通院、買物の足として利用がされており適切な事業であったと判断します。また、住民アンケートの結果を見ますと、5年前よりも約5ポイントですが、公共交通に関する項目でアップをみました。続きまして、4 自立性・持続性でございます。まず1事業の本格実施に向けての準備でございます。①実施した事業を本格実施するに当たっての問題点の検証でございます。これにつきましては、やはり今以上の利用者の増を図ることが課題であると思います。地域・利用者の意見を把握し、ダイヤやルートの見直しを図り利用者数を増やしていきたいと考えております。続きまして、2 事業の実施環境です。①財源の検討、めどがつかないの間です。これにつきましては、市の財政当局にバス運行事業の必要性を説明し、予算案を提出し、この3月議会で審議をいただく予定です。②住民による自主的な利用促進、協賛金拠出などの環境整備についての間です。これにつきましては、各路線の守り育てる会の活動を通じ、使いやすい路線を目指しました。協賛金につきましては、現状では難しい状況と考えております。続きまして、5 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成です。①協議会における審議体制についてですが、設置要綱により協議が進められてきました。各路線に関する審議は、地域部会において協議され、協議会に提案される体制となっています。②協議会への住民参加の仕組みでございます。協議会には利用者代表、老人クラブ、小中学校 PTA 関係者の方が含まれています。路線を守り育てる会はより地域に密着した組織となっています。③協議会の開催状況ですが、8月の協議会に続き、本日第2回の協議会を開催させていただきました。地域部会、守り育てる会につきましてもそれぞれ開催をさせていただいております。④協議会の議事の傍聴、議事録、関係資料の公開については、傍聴は原則、公開。資料、議事録については、ホームページで公開をさせていただきました。⑤事業の本格実施について、地域関係者の実質的な合意が形成されたかですが、本日の会議において、次の協議事項であります(3)平成23年度以降の実証運行路線の本格運行について、ご審議をいただき、次年度以降の本格運行についてご了承をいただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。以上、要旨をかいつまんで説明をさせていただきました。

#### 夏目座長

先ほどのですね、報告事項の具体的内容は皆様お聞きくださっていますので、それを書面の形にさせていただいたものですね。今、何かありましたらご意見をいただきたいと思いますが、次の23年度以降の実証運行路線の本格運行についてのところを説明いただきながらご意見をいただく形にさせていただきたいと思います。今、この時点でご意見がありましたらお願いします。

#### 加藤副会長

今、これを見て思い出したのですが、作手線の件ですが10月から運行していますが、本格的には4月からなんですよ、要するに高校生がどういう風に通うかということなんですよ。これについて、まさに今、受験のシーズンになっていますが、どういうことを作手で取り組まれようとしているのかあるいは取り組んでいるのか、これをやるかやらないかで4月から利用す

るかしないかわかってしまう。逆に言うと4月にやっても意味がない、もう決まっちゃっているから、通学手段も通学する場所も。ですので、これは今やる準備をしていく必要があると思うんですが、

#### **事務局**

作手線につきましては、昨晚、保護者の会がありまして、バスのダイヤに対する意見が出されております。要望を豊鉄バスさんにあげまして、できるものはできる、できないものはできないということかと思うんですが、できる限り利用者の声を反映させていきたいと思っております。

#### **夏目座長**

先生がおっしゃられているのは、利用者の方が仮に作手線に乗ろうと検討したときに確保されているなど、可能性のある方が大丈夫だと思ってもらえるような情報提供を事前に行っているかなということ、作手では中学校1校に回るとか、もうちょっと広く豊川、豊橋に回るとかということや公共交通を使えるよということをやっているかという問いかけだと思います。

#### **事務局**

10月1日時点で、今回、Sバス作手線ということでスタートをしたわけですが、スタートにあたっては時刻変更ですとかその辺の変更箇所については、中学校、高校には周知をさせていただきました。市民の方にもチラシを配らせていただき、その時点では、周知を図らせていただきました。

#### **夏目座長**

先生がおっしゃりたいのは、PRしましたよ、ではなくて、高校生に対してPRをしたということであれば、例えば富岡の方にこのバスに乗れば、作手高校に通えますよと、あなたの目線でこういう風に使えますよというPRをやっていますかということだと思います。作手高校に入る可能性のある人がいたら、こういう風に使えるから大丈夫だなというフォローをかけるようなPRをしていますかということだと思いますよ。それが5という意味なんですよ、だと思いますね。違うこと言っているかもしれませんが。先生にマイクをお渡しします。

#### **加藤副会長**

要するに広くPRをするんじゃなくて中三生にPRしませんかということなんです。中三の生徒に今まで、これから入試だからどうなるかわかんないんだけど、もし東高校ならこのダイヤですよ、あるいは豊川、豊橋ならこのダイヤですよ、そういうことを考えて、受験者に、その後の生活、下宿することも含めて、そういうことを考えてねと、そういう情報提供をしないと、それを4月にやっても、高校は決まる、通学手段も決まる、その後にくら作手線に乗ってねといっても遅いということです。逆に10月に各戸に配ったというのは、そんなのは中三生は見えていませんから、興味ないですから、その時点では。ですから今ならチャンスだということです。逆に作手以外のところについては、作手校舎にどうやったら通えるかという、むしろ作手校舎のPRの方法としてやる必要があるかもしれない。ですから、入試のときに、例えば、玄関、校門のところ配るとか、「皆さん、晴れて合格した暁にはこういう風に通えますよ。」と、極端に何をやればいいのかというと、作手中学の3年生を押さえる。作手校舎の受験のときに配る。その2点をやる予定ですかということです。

## 事務局

今の意見に対してなんですけども、先生のおっしゃった点については、計画としては今のところ考えていない状況なんですけども。

## 夏目座長

僕が手伝いますので、せっかくいいことなので、一緒にやりましょう。取り組みをすることが

## 村松委員

むしろ、我々事業者が、3年生の進路指導のときのアドバスのときに豊橋方面あるいは豊川方面から通えるのかとあるいは奥のほうに通えるのかと、進路指導の先生がそういう情報を持っているれば「大丈夫だよ」ということで、生徒さん、あるいは親御さんの3者面談のときには、事業者としては、そういうチャンスがありながらできなかったということで反省をしています。

## 加藤副会長

私が行った所のいくつかでは、どこどこ地区からどこどこ高校に通うにはこういう時刻表、どこどこ地区からどこどこ病院に行かれる方にはこういう時刻表というのを作っています。で、すぐに配れるようにそれぞれの支所とか、あるいは車内に置いてます。それを作るときに最初は交通の担当の方がやられるんですが、いつまでもやっているのは大変なんで、それこそ守り育てる会の方にやってもらう風にやる必要があるんじゃないかと思っています。それから、関連かどうかわかりませんが、警察さんからの交通事故の表ですね、70歳以上の方に気をつけてねという、できれば、車じゃないことも考えてねという話も出てくるかもしれません。その時に、例えば、新城はこういう公共交通がありますよと、うまく使ってねということをしてPRできるようなパンフレットを作っておくとか、そういうことをやる必要がある。それがこの会議のいいところですからね。バス会社さんもおられる、警察さんもおられる。いろんな交通に関する問題が出てきたら、ここでこういうことをやったら、それぞれのところに立ち返って、そこで活用していただけるということをやらなくてはいけないわけで、高齢者向けには、そういう高齢者講習でやるのがいいんじゃないかとか、だとすればそういう材料がいるねとか。

## 繁原委員

免許証の返納の時に、「返納しても安心して生活できますよ。」とアピールしたいんです。だけど今の状態では、なかなかSバスの利用者も少ないですから、Sバスがありますよと私達も言えないですよ。本当にSバスだけで来年以降大丈夫なのか？4路線、高齢者が利用しないのはなぜ利用しないのか、その辺をもっと明確にしてもらいたいと思います。

## 加藤副会長

ワンショット型というんですが、行動を変えようとするときには、あるタイミングですね、新城市へ転居してきたとき、そういうときには新城のバスはどうなっているということを書類一式といっしょに渡すことを必ずやるとか、高校に入るときもそうですね、その時にこそ情報提供をする。あるいは高齢の方も免許の返上をどうしようかと考えるときにそのタイミングに情報提供をすることが大事。ですので、ぜひそういうことをピンポイントでやれるようなことをぜひ考えて欲しい。このメンバーは審議会じゃありませんから、取締役会なんで、言った以

上責任を持ちますから、私もやるということでは言っているんですけど。やりますから、もちろん。ぜひ事務局のほうでも考えてください。

#### **夏目座長**

やりましょう。部長さん、個人的なことを申し上げて恐縮ですが、ここにみえられる方、ご協力をいただけますので、今まで乗り越えられなかったことを乗り越えられるんじゃないでしょうか。高校のことだから高校がPRするという事ではないと思うんです。事務局が踏み込んじゃいけないことはないですよ。

#### **夏目委員**

特別、事務局がやってはいけないことはありませんので、ぜひ、委員の皆さんで盛り上げていただいて、事務局をもっとつついていただければ、もっと動くようにしますので。

#### **加藤副会長**

これは、教育委員会とかの話でなくて、全体の話ですからね。だから、我々も協力するからやりましょうよと、そういうことです。ぜひやりましょう。

#### **夏目座長**

よろしくをお願いします。次にいかせていただきます。協議事項3番、平成23年度以降の実証運行路線の本格運行について、事務局よりお願いします。

#### **事務局**

23ページ、資料7をご覧ください。長々と書いてありますが、一言で申し上げますと4路線につきましては、23年度以降は本格運行とさせていただきたいという内容でございます。現時点では、財源については、全額市費とする新年度予算案を提出しています。以上でございます。

#### **夏目座長**

先ほどからの話の流れでいくとですね、組み立てがないということで、田村さんどうですか？

#### **田村委員**

先ほどの先生のお話とか伺いますと、この運行する理由というのがですね、どうしてこれが理由なのかわからなくて、なぜこの4路線を存続させるのかという地域の問題とかがないと、これ、利用者が増えましたからまた続けますということでしかないのかなと。

#### **事務局**

説明を省いてしまって申し訳ありませんでした。23ページの1から4の路線ですが西部線以外については小中高校生の通学の便ということもありまして、これを廃止にしますとスクールバスの運行とかの話になると思うのですが、そういうところまで議論をしたのかといわれますとそこまで議論をしていないのですが、まず通学の足を確保したいということです。西部線については交通空白地ということで乗客が伸びているということで、通院が主な役割になるかと思いますが、雨の日なんかは高校生も乗っていただいている、たまに乗り切れないということも聞いていますので、周知不足を承知していますが、ますますPRをしていきたい。乗客が増えることがすべてではないというおことばをいただいています、本格運行をしたいと考え

ています。

#### **夏目座長**

乗り切れない方はどうするんですか？

#### **事務局**

やはり通学の子を優先して高齢者の方が降りていただいたこともあると聞いています。

#### **夏目座長**

大事な情報で、とっても大切なことだと思います。「じゃあ、使わないよ。」という話になるんですよ。そこにどういうフォロー、簡単に言うと「愛」がそこに含まれるのかということも当然ですけど、そこはきちっと把握をしていただいて、どうするかということも、乗れるようにするとか、便を増やすとかのカバーは必要と考えています。

#### **夏目委員**

事務局寄りの発言になると思うんですが、とにもかくにも20年度からの実証運行の開始は画期的なことだと思っております。で、地域の守り育てる会、バス事業者、行政の3者がうまく連携をして、地域の公共交通のあり方というのがこの3年間、いろいろな意見をいただいております。まだまだ事務局としては、不足な部分もありますが、この実証運行を糧にして引き続き、本格運行にしていきたいと思っておりますので、そこらへんをご理解いただきながら、本格運行についてご理解をいただきたいと思っております。

#### **夏目座長**

この後ですね、23年度以降の公共交通に係る会議のあり方について協議をお願いしますが、今日皆様からご意見をいただいている中で、進んだ意見をいただいていると思っております。現行の背景と今走っているバスの実績、高校生の方や病院に行かれる方の足、先ほどからPRとか年間のタイミング、会議、みんなが協力者なんで協力をいただきながら、アイデアもいただきながらという流れですね。それから、とっても大事なところですが、補助金として今いただいている部分と、市の予算の中で捻出していただいている部分をはっきり出したほうがいいと思います。これだけのお金をつぎ込みながら公共交通をやっているよというところまでオープンにして、なおかつ市民の方にも理解をいただきながらやっていかないと。多分この次の段階は難しいと思う。今、会議がそういうレベルに入っていると思うので、で、先生が先ほど言われている中で一番大事だなと思ったのは、守り育てる会の皆さんにバスの利用者それぞれの使い方の時刻表を作ってくださいといいよと言われたですね。あれは非常に大事で、使う方が時刻表を作って、こうやって使うといいよというのは、ものすごく信用があります。そういう風に皆さんに協力をいただきながら、動いていくようなものにしていくと、多分、皆さんが応援をしてくれる体制になると思います。

#### **加藤副会長**

資料7は、本格運行をすることに対して異論を挟む人はいないと思います。何が問題になっているかということ、書いてある理由が安っぽいということ一点です。こんな理由なの？もっと大事な理由があるでしょ、こんなので、どうして語れるのってということです。ないほうが良かったです。この評価の流れだったら当然だよというところから、急に安っぽくなったというこ

とです。これは何のための書類ですか？この会議のためですか？だとするとまずいなと思います。僕は書く必要はないと思っていますが、あえて理由を書くのであれば、なぜ連携計画を作ったかということから掘り起こして欲しい。新城にどういった課題があってそれを解決するために交通を何とかしなくちゃいけないので連携計画を作った。そうすると今ないところで計画として必要なところはここだということで、ここをやったと、そうしたらあるところでは一定以上の成果が出た。これからまだ課題はあるけどこれは国の支援があったからやったんじゃないかと市が単独でやっていかななくてはならないと認識をしたと、そういう流れでいい。366人とか要らない数字です、これは。それから、本格運行とはどういう意味か、確認したい。本格運行になるということはこれは当面ほっておいても運行していくということですか？みよし市は面白い。実証運行をやった後は第二次実証運行、その次は実験運行で試験運行とか、ずっと本格にならない。本格というのは結構魔物で、本格と書いた途端に「あー、ずーっとあるんだな。」と思っちゃう人がいるんですね。実際には試験とか実証でもなかなかやめられないものです。あえて、本格とするという意味は何なのかと、ちょっと心配です。そうではなくて「運行継続」でいいんじゃないですか？あるいは、市費できちっとやっていくということを決めた。その辺は見る人が見たら結構、どうなんだと思う。10年、20年実証運行でいいんじゃないかなと思います。特に作手線なんて本当にいいんですかね、いきなり本格運行にして。これはワードの問題なんで、本格運行といっても実際、この会議で見直していくということであれば本格運行は使わないほうがいいと思います。その意味で、この資料7は要らない。本当に本格運行いくといってもいいの？というのとこんな理由でいいの？というその2点です。夏目さんがおっしゃったことは、「運行を続ける」ということに対して「そんなのけしからん」といわれる方はいないと思うんで、そこを心配なさることはないんですが、ですので、私の言いたいことをわかっただけのとなれば、非常にこの資料が後ろ向きなものに感じるから、もっと前向きに捉えましょうよという提案と考えていただければいいです。

#### **事務局**

ありがとうございました。資料7については削除とさせていただきたいと思います。運行継続ということで、よろしく願いいたします。

#### **夏目委員**

事務局寄りの意見になってしまいますが、この会議が、実証運行が22年度で終わる、次にどうしようかといったときに実証運行に代わる言葉として「本格運行」でなければならないという認識の言葉でしょうか？引き続き、第二次実証運行路線ですとか、そういうような言葉でもよろしいのでしょうか？

#### **加藤副会長**

本格という言葉は重いですよ。要するに永久という感じなんで。

#### **事務局**

事後評価報告書には本格実施という言葉が出てきますが、実証運行か本格運行という言葉しか、頭の中になかったものですから、できれば運行継続ならいいと思います。

#### **加藤副会長**



その意味がさっきのオール3の意味なんです。オール5だったら本格でもいいですよ。1ならバツですよ、3というのはまだまだ不十分だけど本格というのはまだおこがましいんじゃないかと、だけど継続してどんどん良くしていこうよという、それがオール3の意味です。

#### 事務局

運行継続ということで、もちろん見直しを図らせていただきながらいきたいと思います。

#### 夏目座長

協議事項3の平成23年度以降の実証運行路線の本格運行については、本格運行でなく運行継続をするということでみなさん、ご了解をいただいたということで、資料については削除とさせていただきます。それでは、最後の協議事項です。協議事項(4)平成23年度以降の公共交通に係る会議のあり方についてです。非常に大事な部分ですが、先生と古橋さんからご説明をいただけるということですので、よろしくお願いします。

#### 古橋委員(代理)

資料8を付けていただいています、これは予算要求の段階の資料ですので、これではなくて、先ほど配らせていただきましたカラー両面刷りの資料で説明をさせていただきます。予算の関係になりますが、関連ということで説明をさせていただきます。予算の概要というほうを中心に説明をさせていただきます。23年度生活交通サバイバル戦略ということで453億円を元気な日本復活特別枠ということで要求させていただきました。内容としてはここにある8事業を一つにまとめて、政策コンテストを経て肯定的な意見がほとんどだったんですけども全事業の中で9位、この上にあるものはすべて文部科学省のもので9位というのはある意味、トップだったかなと思っています。その中で、新城市についてはバスに対する行政の判定はA判定だったと書いてありましたがこの中ではB判定ということで、そこに書いてある細かい条件がついています。12月24日に23年度の閣議決定があったわけですが、305億円ということで本年度の約1.5倍の予算となっています。下の参考というところに書いてありますが、22年度の予算で地域公共交通活性化・再生総合事業で40億円というのはまさしくここでも使っていた補助メニューですが、これが23年度におきましては2つに矢印が分かれておりまして、経過措置と地域公共交通維持確保事業に分かれていますが、23年度については、経過事業については2年目、3年目のところが対象になりますので、新城は、23年度、卒業となるので、公共交通確保維持事業の100億円の中から、もし補助の対象になるものがあれば申請をしていただくことになる。流れとしては、陸上交通、何が変わったかということが書いてありますが、今までは、補助事業というのはすべて事業を終えて、精算して、これだけかかりましたからくださいという形でしたが、そうではなくて、標準的な数値を決めて事前に渡して自由に使ってくださいという形になっていきます。それから、国とか県の広域的補助路線に対して、国と県両方で補助をしています、その補助要件を緩和していこうということになっています。幹線もそうなんです、地域バスについても支援対象を拡充を考えていると聞いています。先ほど加藤先生からMMいわゆるモビリティマネジメントに対して、23年度補助がないと話があったわけですが、そこまで聞いていませんので教えていただければと思います。私からは投げかけということで23年度からこう変わっていきますと

いうことです。よろしく申し上げます。

#### 加藤副会長

詳しくは2月9日の説明会である程度出てきます。

#### 古橋委員（代理）

ここで意見を聞いたうえで、要綱の修正を考えていると聞いています。ここでご意見をいただければと思います。2月中に要綱を固めると聞いています。先ほど、気になったのですが、資料7は、削除されたので問題ないと思いますが、20ページの一番下のところで「国費による支援なし」と言っていますけど、上手に書いたほうがいいと思いますので、国の要綱が固まった時点でいろいろ考えていくとしたほうが正解なのかなと思います。

#### 加藤副会長

2月9日はある意味重要で、要するに予算の概要で、既存の公共交通に関する補助制度が全部なくなってしまって、新たに一本化して新しい維持改善事業になることが12月24日に閣議決定されて、もちろん予算案ですから、予算が通らないと駄目ですが、予算案としては盛り込まれたということになっています。その結果として、単純に考えれば、現在のまさに新城市がやっている総合事業ですね、要するに市として計画を立てて、それに基づいて事業を申請して、それに対して国がある程度の支援をしてくれるということから、もっと広がるよと考えられる。そのときに、以前の国の制度ですと、この地方バス路線維持対策がありますが、これはいわゆる新豊線や田口新城線ですね、国と県が半額ずつ欠損を補填する仕組みですが、これも全く同じ枠組みに取り込まれるということです。ですから県がそれに対する協議組織をきちんと作って、計画をきちんと立てて、それに基づいて、田口新城線は必要、新豊線は必要、だから国として支援してください、県もやりますということになります。さらに広域的幹線的バスの補助要件の緩和というのは、今までだと国の要綱に合うものでないと駄目だったんですが、それは杓子定規なんで、県でそこは決めてくださいというように変わります。一定の要件は残りますが、いくつかの要件はなくなります。それから、一方で、幹線交通に密接な云々というのは、新城に関係してきますけども、例えば飯田線、新豊線、田口新城線があるということが、県としての基幹的な路線であるとすれば、それに接続して利用されるような路線については、支線ですね、それについては、今までは国の支援がつかなかったんですが、補填をしてくれるようになりますという仕組みです。ここところがもう少し詳しく固まってくれば、県さんはもう動き出していると思いますが、その動き出すのと歩調を合わせて、新城市としてもそれに当てはまる路線がどこかというのをきちんとチェックして、趣旨をきちんと見た上で、制度ができて、それにのっかっていただけるものはいただいたほうがいい。逆に、うちはとにかく全部市費でやりたいとそういう潔さはあってもいいですが、通常その潔さは財政的に厳しいところには得策ではない気がしますので、こういう仕組みが出てきたら、それに乗られるもの、具体的に言うと、広域路線に密接な路線、といったら大体密接なんで、実は、新城市の連携計画は新城市内の全路線を計画しているから、この連携計画を下敷きにして、こちらにもいける形になっていると思います。ですので、新城市として特別に新しく準備する必要はないと思っていますが、あえて言うのであれば、こういう話をきちんと耳をそばだてて聞いていくこと、

9日もきちんと聞いておかないといけない。最終的に確定した段階でヨーイドンができるように心構えをしておく、その意味では、評価に全額市費でやるとは書かないほうがいい。そう書いちゃうと「私はスタートラインにつきません。」ということになってしまう。それとともに県のほうでもきちんと、この幹線という定義が非常に重要になるということなんで、新城市としては幹線と考えているのはここであるというのをきちんと県にPRをする、運輸支局に言うておくと、言わなくても明確ではあるんですが。あらためてそれをきちっとお伝えしておくということをやる必要があると思っています。

#### 夏目座長

ありがとうございました。事務局で上手にやっていただければと思います。また何か本日の会議へのご意見などありましたら、事務局へお問い合わせください。警察署様から資料を提供していただいていますので、説明をお願いします。

#### 繁原委員

前回の会議のときにこういった資料があると、なお公共交通の取り組みに熱心になれるんじゃないかということから、年が変わってですね、昨年22年の管内の交通事故情勢がわかりましたので、こういうものを作らせていただきました。先程来23年度の継続運行ですか、4路線をこれから改善を加えながらやっていく中で、やっぱり事故の情勢を出しますと高齢ドライバーの事故が依然として多い状態でありますので、学生の通学のための公共交通だけではなく将来的に高齢化が進むこの地域において高齢者に優しい公共交通をもっと考えていただきたいなというところが私の求めるところでございます。市民の中からも最後に出ているように高齢者の事故が多いのは高齢ドライバーがいけないのかと、じゃあ高齢ドライバーをなくせばいいのかとことではないんだと、我々の先輩が仕方なく車を運転している中で、そういった先輩を敬う気持ちを大切にしないんじゃないかということとこういう「せんぱいが運転しています」というシールを作って活動してもらっているものですから、こういった市民の声も十分聞きながら公共交通をそうやってらもっと高齢者に利用していただけるかということを考えていかなければならないんじゃないかということとでございます。この4つのSバスだけでいいのか？もっとほかにやれることがあるんじゃないかということも思っています。

#### 夏目座長

古橋さんから中部ブロックの説明会のご紹介です。

#### 古橋委員（代理）

2月9日の水曜日に名古屋市内でですけど14時半からですが、時間があれば委員の方を含めて傍聴もかなり入れるほうなんで、ご参加いただければと思います。加藤先生からお話があったんですけども、皆さん、それなりの要望とか、今までの制度と全く違いますので今言わないとそのまましばらく進んでいく可能性がありますからしっかり要望等を伝えていただければと思います。もう一つは、地域公共交通シンポジウムをご案内させていただきますが、これは岐阜の十六プラザというところでバスを活かしたまちづくりを考えるということで実施いたします。中身は都市の活性化も含めたところのまちづくりになります。内容としてはこのようになっています。写真が写っていますが、連節バスといって2台をつなげたようなバスで

すが、中部運輸局管内では初のお目見えになります。3月27日と聞いていますが、岐阜市で運行するバスをここで飾る予定であります。それぞれ、申し込み期限、あて先が違っていますので、FAX等でお申し込みいただければと思います。希望があれば申し込みをお願いします。以上です。

#### **夏目座長**

ありがとうございました。

#### **事務局**

最後に二点、確認をお願いしたいのですが、新しい協議会を作る必要があるのか？この会がそのままいいのか？連携計画の下敷きでいいというお話をいただきましたが、協議会と計画の件の二点を教えていただければと思います。

#### **古橋委員（代理）**

詳細がまだ決まっていないので、ちょっと議論できない状態です。2月の半ば以降に議論があるのかなと、時間がなくて申し訳ないですが、そのような状況になるのではないかと。

#### **加藤副会長**

一言で言ったら、新城は大丈夫です。要するに連携計画をやって法定協議会をやっていれば大丈夫だと思います。それ以上に何かを作れということはありません。

#### **古橋委員（代理）**

問題なく進むと思いますが、約束はできないですね。

#### **加藤副会長**

地域公共交通会議も法定協議会も今まで全く関係ない、やっていないところが何かやりたいたいと思っていれば非常にまずいと思います。新城のように法定協をやって連携計画を作っていれば恐れることはないと思います。ただし、それだとしても話を知らなかったとすればどうしようもないので、先ほど申し上げましたように、こうなったらここまでこれをやらなくてはいけないというのがありますので、それだけ気をつけてくださいということです。県も全く同じ、県も県の協議会を作りますからそれをうまくちゃんと新しい仕組みに合わせて変えていくとかすれば、対応できるはずですよ。

#### **夏目座長**

それでは、お時間過ぎて申し訳ありませんでした。ありがとうございました。それでは、事務局にマイクを返します。

#### **事務局**

それでは、みなさんありがとうございました。今ご説明にありましたとおり23年度以降も新しい国のご支援をいただきながらと考えておりますので、今後も新城市の公共交通をより良くしてまいりたいと思います。引き続き、皆様方の格別のお力添えをお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。本日はどうもありがとうございました。