

平成26年度第4回新城市地域公共交通会議 会議録

1 開催日時

平成27年3月4日(水) 午前10時10分から午後0時20分まで

2 開催場所

新城文化会館 3階 301講習室

3 委員(18名中14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	代理 富山純史
豊鉄バス株式会社取締役営業企画部長	長縄 則之	
豊鉄タクシー株式会社取締役社長	小川 健司	
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	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)	中尾 洋子	監事 欠席
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	代理 鈴木隆史
愛知県地域振興部交通対策課主幹	古橋 昭	代理 尾崎弘幸
愛知県新城警察署交通課長	肥田 尚幸	
愛知県新城設楽建設事務所維持管理課長	鈴木 稔幸	代理 荒井一広
新城市総務部長	清水 照治	欠席
新城市市民福祉部長	請井 洋一	欠席

4 会議次第

1 あいさつ

2 報告事項

(1) 26年度Sバス満足度調査結果について

3 協議事項

(1) 西部線のバス停新設について

(2) 布里田峯線及び塩瀬線沿線の鳳来中学生徒の登校時におけるバス乗り換えについて

(3) 27年度公共交通スケジュールについて

4 意見交換

5 その他

5 議事の結果

(事務局)

定刻になりましたので、ただ今から平成26年度第4回新城市地域公共交通会議を開催させていただきます。本日は、お忙しい中にもかかわらずご出席をいただき誠にありがとうございます。それでは早速でございますが、次第に従って進めさせていただきます。初めに、会長であります穂積市長よりご挨拶申し上げます。

(新城市長)

皆様おはようございます。年度末のお忙しい中を第4回の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かかわらずご参加いただきまして誠にありがとうございます。冒頭で大変申し訳ございませんが、3月議会が始まっておりまして、その準備等ございまして今日の会議につきましては私冒頭のご挨拶だけで失礼させていただきますが、そのご無礼をまずお詫びさせていただきますと思います。この当公共交通会議、国の様々な支援を受けながら合併後の新城市の公共交通のあり方を幅広く検討する中から順次路線の開設や改善あるいは守る会の組織などを含めてやってまいりました。いわば一進一退の状況の中で様々な改善点が出される中、十分な対応ができていない面も多々あったかと思えます。これらのことを踏まえまして、本市におきましては来年度4月1日より公共交通に係わる新しい係を新設することといたしました。行政課の中に公共交通係を新設いたしまして、公共交通に係わる問題について推進体制を整えていきたいと考えているところでございます。この公共交通会議で出されてきた諸問題を改めて市政全般の中に位置づけながらこれからの当地域における公共交通の拡充・充実、あるいはあり方について市内のエンジンとなって働くように指示してまいりたいと思っております。公共交通会議の皆様におかれましては引き続き当地の公共交通のあり方について様々なご支援とご指導、ご協力を賜りますようお願いを申し上げます。簡単ではございますけれども開会にあたりましてのご挨拶といたします。よろしく願いいたします。

(事務局)

ありがとうございました。続きまして加藤副会長よりご挨拶をいただきたいと存じます。よろしく申し上げます。

(加藤副会長)

おはようございます。先日地域公共交通確保維持改善事業の第三者評価というものがありまして、新城市さんの事務局も出席されて議論があったかと思えますが、合計3日間やっけていまして色々な取り組みが出てきていて、毎年とか2年に1回評価というものをやるんですが、1年とか2年の間ですごく変わったとかかなり進んだというところもあるし、いろいろ問題があつてなかなか進まないなど色々あります。

そういうことなので、やはり自分も新城始め色々なところの担当をしているので、評価委員では

あるんですがもっと頑張らなくてはいけないとか、こんなことを自分のところでも取り入れた方がいいなということも思ったりしています。今日はある意味小さい議題かもしれないんですが、でも非常に大事な、これをやると明らかにある人々が助かるということなので、こういうのはきちんと議論をして、それでうまく整えば今度は皆さんに使っていただくと、あるいはそのためにこうなりましたよ、ということを知っていただくということをこの会議で着実にやれるといいなと思っています。私も色々意見を出したいと思います。よろしく願いいたします。

(事務局)

ありがとうございました。次に本日欠席の連絡をいただいております委員の方々を報告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様、千郷小学校PTA副会長の中尾様です。また、市の総務部長と市民福祉部長につきましては、議会の関係で本日欠席をさせていただいておりますのでお詫び申し上げます。なお、市長は他の所要がございますのでここで退席をさせていただきますのでご了承いただきたいと思います。

市長退席

(事務局)

続きまして、本日配布させていただいております資料の確認をお願いいたします。追加資料といたしまして、利用者満足度調査の集計結果を用意させていただきました。協議事項に入ります前に、満足度調査の結果報告をさせていただきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。これに伴いまして、先日郵送で送らせていただきました次第につきましても報告事項の部分が追加となっておりますのでご了承いただきたいと思います。不足する資料等本日お手元に無い資料等がございましたら遠慮なくお申し付けいただけますようによろしく願いをいたします。よろしいでしょうか。それではさっそく議題に入らせていただきます。これから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のでよろしく願いいたします。

(座長)

本日もよろしく願いします。では当日配布資料の報告から事務局さんお願いいたします。

(事務局)

それでは報告事項としまして、Sバス満足度調査結果について説明させていただきます。本日追加させていただきました、別紙資料を御覧ください。

この満足度調査は(1)のとおり、バス利用者がバスの運行につきまして、どの程度満足しているのかを把握することで、今後のサービス改善に繋げるとともに、国から補助していただいております地域公共交通確保維持改善事業の事業評価に反映させることを目的に毎年行っているものです。

前回の交通会議でご協議いただいた自己評価概要の中で、目標値と達成状況について説明させていただきましたが、この達成状況を判断する指標のひとつが満足度数となっています。

年々人口が減少していく中、大幅な利用者増は望めないと考えた時に、できるだけ利用する方の満足度を上げていき、満足度をあげることで利用者増に繋げていくために、継続して行っているも

のです。(2)につきましては、この調査の対象路線が記載してあります。(3)の調査内容につきましては、資料の裏面の内容で調査をしており、今回で5回目となります。

(4)の調査方法及び期間については、11月17日～12月25日にかけて、職員が車両に乗車し乗客から直接聞き取り調査を実施するほか、西部線及び北部線については車内に設置した回収箱で用紙を回収しました。また高校生については、各高校へ依頼し学校を通じて回収しております。

(5)の満足者数につきましては、アンケート表の問8、満足度全体評価の回答に、それぞれ「満足」は1.2点、「やや満足」を1.1点、「普通」を1点、「やや不満」を0.9点、「不満」を0.8点と配点し、満足者数欄の合計点に年間利用者数を乗じて得た数を年間満足利用者数としています。

また、その年間満足利用者数を数値でわかりやすくしたものが、満足度数というものになります。この満足度数につきましては、0.8から1.2までの数値によりまして、1.0を基準、普通としまして1.2に近いほど満足度が高く、0.8に近いほど満足度が低いということとしています。その調査結果を一覧でまとめたものが、別紙資料①になります。

資料①に記載してあります、本年度の満足度の数値につきましては、前回の交通会議でご協議をいただいた、自己評価を行う際の数値の一つとして使用したものです。一部サンプル数の少ない路線もありますが、全体的に1.0を超えており、利用されている方からは一定の理解や満足をいただいていると感じております。

次のページへ移ります。次のページからは路線ごとの集計結果となります。

中宇利線についてですが、調査に当たった日は、雪が路面に残っておりバスには、中学生、高校生が乗車してきました。運行ダイヤにやや不満がある人が多く見えました。吉川市川線については、お年寄りの女性2名から声を聞くことができました。行きはバスを利用し、帰りはバスの時刻に間に合わないため、タクシーを利用しているということでした。運行回数やダイヤについて普通と回答がありました。

北部線については、70歳以上の乗客がほとんどで、病院へ行くために利用しております。満足・やや満足と答えた方が多く満足が得られています。西部線については、高校生から70歳以上の方まで幅広い年代の方が通勤、通学、病院へと利用しています。北部線、西部線ともに満足度が高くなっております。

塩瀬線については、70歳以上の方と中学生の利用があり、中学生の声では、運行回数、ルート、ダイヤにやや不満を感じているようです。布里田峯線については、鳳来中学校の生徒の声を多くいただき、塩瀬線と同じように運行回数やダイヤに不満を感じているようです。秋葉七滝線については、70歳以上の方と鳳来中学校の生徒の利用が多く、それぞれに、運行回数・ダイヤについて、やや不満を感じております。

本長篠海老線については、長篠山吉田線と同様に鳳来中学校の生徒の利用が多く、運行回数、ダイヤについて、やや不満を感じている生徒が多くなっております。作手線については、新城東高校の生徒から多くの声を聞くことができました。運行回数、ダイヤ、運賃に不満が多くありました。全体では普通という回答が多くなっております。田口新城線については、高校生、70歳以上の方や観光客から多くの声を聞きました。高校生からは、運行回数、ダイヤに不満が多くありました。作手線と同じように全体では普通という回答が多くなっております。

最後は、路線別にいただきました利用者からの意見などをまとめたものになります。満足が得られております北部線や西部線、つくであしがる線では、感謝の言葉が寄せられました。中学生や高

校生が利用している塩瀬線、布里田峯線、秋葉七滝線、長篠山吉田線、本長篠海老線、守義線、作手線、田口線については、バスの本数を増やしてほしいという声が多くありました。

作手線では、ノンステップバスはやめてほしいといった意見も多くありました。こうした利用者の意見を伺っていくことで、利用者がどのようなことを感じているのかを掴み、その意見を「守り育てる会」などにおいて議論していく材料の一つにしていきたいと考えております。

以上で報告を終わります。

(座長)

ありがとうございます。みなさまもうちょっとお聞きになりたいこととか、感想とかありましたら言っていただけたらと思いますけれども。

(鈴木委員)

ノンステップバスやめて下さいという理由ってなんでしょうか。要は立ち席になっちゃうからということかなと思うんですが、時間帯だけのことなのか一日中そうなのかよくわからないのだけど、いちばん最後のページの確かノンステップバスとかいうのがありましたけど、その間にステップバスは嫌というのが書いてありましたけど、これってどっちですか。ステップが有るのが嫌なのか、無いのが嫌なのか。どっちなのかなとは思いますが、逆にノンステップバスが学生に受けが悪い、そういう理解でいいんですか。できればその理由ってどうか、それを知りたいのですが。

(事務局)

そうですね。私も実際に乗ってみて、ノンステップバスに乗ったのかちょっと私もあれなんですけど、これがノンステップバスなのかちょっとわからなかったのですが、実際に私も調査して酔っちゃったんですね、こうバスに揺られて。生徒さんも一部立って座れない方も一部いるみたいで、調査の過程で新城から作手まで座れない方も見受けられたので、そういう酔っちゃうことがバスによって大変かなと思ってます。

(鈴木委員)

国からするとノンステップバスたくさん入れましようやってる中で、地域的な差はあるって勿論知っているんですが、人為的なその理由って普段あまり聞かないものですから。

(座長)

何か、構造的に揺れやすくなっちゃうことはあるんですか。

(長縄委員)

構造的に揺れやすいというのは聞いたことがないですけど、山ですと逆にステップが低いので、ちょっと使えるっていうようなこともあるんで、全部ノンステップというのはなかなか難しいというのがありますけど、揺れというのはちょっと聞いたことはないですね。

(座長)

結構なんか大事な話かなとは思っているんですけど、これってすぐには無理でも何か対策がうま

くできるといいですよ。

(長縄委員)

そうですね。というか、逆に国からの補助はノンステップ・ワンステップが国からの補助の対象というのがありますので、当然推奨されてる部分ではあります。

(座長)

乗り降りは楽になるということですよ。

(鈴木委員)

段差が地面から最初の一步目が65cmぐらいに納まっていますので、お年寄りの方とか障害の方の例えばスロープとかの傾斜が緩くなるものですから、乗り降りし易い。ただ、どこにでも通用するものではないというのは、それは十分理解はしています。あと、メーカーさんのいろいろな努力もあって横向きのベンチシートみたいなものがよくあるんですけど、最近だと前を向いた形の座席が付いたノンステップバスというのの一部出てきてはいる。時代によっていろいろと。

(加藤副会長)

ノンステップバスで一般的に言われているのは、山道ですとどうしても酔いやすい。高いと目線が高いので酔い難いのですが、低いと特に下のステップのないところの席は酔いやすい。それから、座席が少ない。それから車内に段差があるので、ノンステップのところから後ろの方の高いところへなかなか上がってもらえない。なので、混雑時には詰め込みがきかない。だから、田舎では評判が悪いのが基本で、田舎へ行けば行くほど悪い。

ですが、鈴木さんもおっしゃるように、国はこれを全国の普及率が何パーセントというので、低い事業者は高くしろとか、あと作手線のように補助路線については補助金をもらって買う車は全部それじゃなきゃダメと、大所高所からいろんなことをやっておられます。都市部はかなりやっていたかなきゃいけないと思うんですけど、田舎でやるとかなりきついかなど。ただ、乗り心地はステップが高い方がいいし、豊鉄バスの中にも座席が1列4席でズラッとあるのだったら座れますし、田舎の場合ですと、二席あっても一席は窓側に座ってもう一席は何か荷物を置いているとかってあるので、非常にゆったり座れると思うんですが、ノンステップの今のものと、シートも二席で並んでそこに二人座るのもきついか、ということで良くない面もあると思っています。

(座長)

これってここの公共交通会議で決めて、ここはこうしますというのはだめなんですよ、国の決まりなので。

(鈴木委員)

そうでもないですね。確かに普及率どうのこうのという目標値はあるんですけど、今補助のことも言われたんですが、ワンステップでも補助金がでる仕組みにはなっているんで、必ずしもノンステップに固執しているわけではないです。小型車でもみんなそうで、そんなの全部融通が利くわけではないので、物理的な話を含めて無理なものは無理ということはもちろん認識はしています。

なので別にここで決める云々というよりは、事業者さんの方で使いまわしが悪くなっても困るもの
ですから、だからどちらかというところの目線で、営業的なことも含めてちょっと考えてもらえ
ばいいかなといった感じがします。ただその僕が知りたかったのは結局その不評な理由がどうなの
か、そしてそれがわかってこういう運行を今度見直しましょうとなった時に、またこういう所で議
題になるのかなという風なことを思ったのでそれで聞いたんです。

(加藤副会長)

本当はさっき申し上げたように都市部での普及を優先するべきだと思うんですけど、国庫補助は
地域間幹線だから、多くは田舎の路線なんです。田舎の路線の運行のためにバスを買うと補助が出
るんですけど、当然、例えば新城の営業所だったら豊橋にも行っていると、それでそっちの方で使
うといいんですけど、地域間幹線のためにというので例えば田口新城線とかに5割以上入れなきゃ
いかんとかっていう規定があつて、ちょっとあべこべなんですね。ただもちろんお年寄りの方にと
っては田舎であってもこっちの方が乗るのは楽、皆さんバスに乗られたら、おじいさんおばあさん
が乗り込むのにすごく苦勞されているというのはよくご覧になっていると思うので、それがすごく
軽減されるのはいいんですが、ちょっと良い車がないんです。だから学生さんがたくさん乗るとき
は座席が多い車両にするとか、工夫が必要ですけど、それもなかなか難しいことなんだろうなとい
うことです。

(鈴木委員)

多治見でしたかね、恵那だったかで東濃鉄道さんの路線で病院が山の上にあったもんですから、
どうしても段差があつてツーステップのバスしか入れられなかったんです。そのツーステップのバ
スにおばあちゃんが乗る時に、杖を持っているんですけどその杖をまず車内に投げ込んでいました。
這つてこうやって上らないと横についているポールはつかめないの、それで乗り降りがすごく見
ていて大変。そういったことも現場でありうる話と聞いていますので、ただそれがいろんな人が乗
っちゃうものですからなかなかどっち優先というのは難しいかなというのは聞いています。

(加藤副会長)

荷物投げ入れるとか杖を投げ入れるというのは普通にやりますよね。なんかかわいそうだなと思
いますけど。手伝うときもありますけどね。

(座長)

何となくですけど、すごく大変だと思うんですけど、昔って車掌さんいたと思うんですが。

(長縄委員)

大昔ですね。

(座長)

僕が中学の時に車掌がまだいて、定期券を見てくださってあれしたなど。やはりお年寄りの方を
お手伝いされてましたもんね。そういうのって今人件費とか色々あるんでしょうけど、なんかなん
かね、余分なことを言いました。

(加藤副会長)

プレッシャーをかけるわけではないんですけど、全国的には車掌さんあえて入れるところも出てきています。でもやはりそれはもう明らかにコストアップだから。

守り育てる会の話もあるんですけど、ボランティアさんを地域で募って、それでそういう方に添乗していただいて、お手伝いするというのはできていますね。

(座長)

バスも一回買ったならそんなにすぐまた買い替えるなんてできないですよ。できるだけ長く使おうとされるものだと思いますし。

(加藤副会長)

補助金をもらっていると余計にですよ。

(座長)

今ってお年寄りの方の交通事故を減らすためにできるだけバスに乗ってもらいましょうと言っているところなので、ちょっとなんか大変ですね。これからも検討していくということをお願いします。是非好きなバスを買えるようにしてあげてください、国の方も。

(加藤副会長)

ちなみに、車まわしでそういうことは考えておられるのですか。

(長縄委員)

そこまでは、さすがに考えてないですね。かなり、そのノンステップも増えてきてますので。一部古い車両もツーステップで残っているという感じで、それは、たまには走っています。

(長縄委員)

今はですね、学生向けだとワイファイコンセント付きとかが良いとかですね。全国的にはそういう話も出てきてるんですよ。その方が自転車乗るよりもそっちのほうが良いとか。そういう時代になってるんで、色々そういうことを考えて話題作りをすると、ちょっと補助もらえないとか、お金がかかるといっても結構いいことがあるかもしれないですよ。

(座長)

ありがとうございます。よろしく申し上げます。それでは、また何かありましたら、後、ご意見をいただきたいと思っております。それでは、協議事項入らせていただいて、一番の「西部線のバス停新設」について申し上げます。

(事務局)

それでは、協議事項の(1)西部線のバス停新設について説明させていただきます。まず路線の位置関係から説明させていただきます。資料1、1-1ページをご覧ください。

この西部線は、豊川市に隣接している川田原地区を起点として、国道151号を東に進みながら千郷中学校付近へ進み、市中心部にあります新城郵便局やピアゴ、新城駅、市民病院などを結んでいます。そして、市民病院から市役所方面に戻りまして、JR東新町駅を通過して新城東高校までを結ぶ、旧新城市の西部・中部・北部地区を結ぶ路線であります。この路線の主な利用者は高齢者であり、特に川田原・川田地区の方が市中心部の店舗や市民病院、新城東高校周辺にある医療機関へ行く際に利用されている路線です。

この西部線は、Sバス全路線の中で沿線人口・65歳以上の人口、共に最も多い路線であり、1-1ページの左下に記載しました「川田地区」エリアには、古くからの住宅団地や住宅密集地域があります。

以前より川田地区からは、このエリアの高齢者の近くにバス停設置を望む要望が出されていましたが、バス停の設置場所確保ができず話が止まっておりました。しかし昨年度、千郷小学校の児童が乗車できるように川田地区の国道151号の一部を道路占用させていただきバス停が設置されましたので、このバス停を地元の高齢者にも利用させていただきたいという地元からの要望を受け、バス停の新設を行いたいというものです。1-1ページの○で囲った部分の拡大図が1-2ページとなりますので、こちらをご覧ください。

現在、川田地区の最寄りのバス停は「川田原バス停」となりますが、このバス停は図の右下「川田山田平」信号から300m以上離れた場所にあります。川田地区はこの信号の右側及び下側に広がっている地区となりますので、どうしても「川田原バス停」までは距離があり利用しにくい、という声が以前からありました。

そこで今回、できるだけ川田地区に近い場所へバス停新設を望む地元と地元区長さんが検討を行い意見としてまとめたものが、1-2ページの中央にある赤丸で示した、新設バス停予定箇所になります。

まず市内中心部へ向かう往路のバス停につきましては、豊鉄バスさんが運行されている、千郷小学校臨時便のバス停を共用させていただくことを予定しています。千郷小学校臨時便が運行する時間帯に影響があつてはいけないため、臨時便が運行する時間帯を避けて、西部線のバス停として利用する都合上、西部線の運行時刻を約10分早めることで、豊鉄バスさんの便に影響が出ないように、時刻表も一部修正を行います。往路の現場の様子については1-3ページの右側をご覧ください。

また復路につきましては、往路の向かい側には新設できるスペースがありませんので、少し離れた場所になりますが、路側帯や歩道が広がっている場所に設置したいと考えております。現場の様子としては、1-3ページの左側になります。なお1-3ページ左側、復路バス停の予定箇所には、新城警察署及び新城設楽建設事務所さんへの相談の結果、利用者への安全対策と車両が誤って進入しないことを目的として、ポストコーンの設置とバス停設置を合わせて占用許可申請することで、設置へのご理解を頂いております。

また、今回のバス停新設に合わせて、運行順路についても一部変更をしたいと考えております。資料1-4をご覧ください。

現在の西部線の状況につきましては、1-4ページの左上部分になります。現在西部線は「川田原公民館」を起終点として運行しておりますが、往路（赤線のルートです）につきましては、川田原公民館から川田原滝へと進むため、川田原公民館から右折をして川田原滝へと進み、そこで転回して戻りながら次のバス停である「川田原バス停」へと向かっています。しかしながらこの県道の

交通量は多く、特に朝のラッシュ時には大変に込み合うため、川田原公民館から右折をしようとしてもなかなか入れてもらうことができず、運行に支障をきたしているのが現状です。

そこで、1－4ページの右下のように、起終点となっているバス停を「川田原公民館バス停」から「川田原滝バス停」に変更し、右折をできるだけ減らしスムーズな運行ができるようにしたいと考えています。

先にご説明しましたバス停新設と、運行順路の一部変更により、時刻表も修正となりますので、変更前後の時刻表については1－5ページをご覧くださいと思います。

これらの変更内容の協議を本日お願いし、協議が調い次第、地元住民への周知や、バス停新設箇所の隣接地権者であるトンボ鉛筆さんへの報告、設置工事や運輸支局・道路管理者への占用手続きなどを経てまして、6月1日から運用を開始したいと考えております。

川田地区の利用者、特に今は利用されていない高齢者が少しでも利用しやすくなる環境整備と、スムーズな運行のための順路の変更を目的に実施たいと考えておりますので、ご協議をお願いします。以上で説明を終わります。

(座長)

はい、ありがとうございます。新城警察署にはご相談をしてくださっているということでもよろしかったですかね。

(肥田委員)

はい。

(座長)

はい、ありがとうございます。後、新城設楽建設事務所さんにもご相談が済んでいるということでもよろしかったですかね。

(荒井委員)

はい。

(座長)

はい、そちらOKということでお願いします。豊鉄タクシーさん、小川さんのところでこれ走らせてくれるってことですね。

(小川委員)

そうです、はい。

(座長)

何かありましたらお願いいたします。

(小川委員)

事前に話をいただいておりますので、今日協議が済めば粛々と準備を進めていくことになると思

います。

(座長)

ありがとうございます。便利になるということですよ。

(事務局)

はい。川田の地区って結構、広い所がありまして、川田地区で2,000人ぐらいみえるんですけども、少しでも、使ってもらえるようになればいいかなと期待しております。

(座長)

分かりました。他に何かありましたら、お願いしたいと思います。よろしいですか。良いですかね。中尾さん見てくださると、中尾さん地元なので、しゃべってくれてよかったですね。皆様、特にならなければ、次へ進ませていただきますが、よろしいですか。それでは、皆様、ご理解いただいたということで、次へ進ませていただきたいと思います。では、協議事項の二番「布里田峯線及び塩瀬線沿線の鳳来中学校生徒の登校時におけるバス乗り換え」についてお願いします。

(事務局)

それでは、協議事項の(2)、布里田峯線及び塩瀬線沿線の鳳来中学校生徒の、登校時におけるバス乗り換えについて、説明させていただきますので、2-1ページ、資料2をご覧ください。まず現状としましては、1月14日に開催しました、第3回公共交通会議でも説明しましたように、布里田峯線・塩瀬線沿線の中学生が鳳来中学校へ通学する際に、最大で2回バスを乗り継ぐ状況が続いており、大変な負担になっていること、そして乗り換え問題を少しでも解消するため、事務局の改善案を説明させていただきました。

第3回の会議では、地元への具体的な説明が十分ではない中での協議事項であり、判断に困るといふ御指摘などもいただきましたが、一方で中学生の登校環境の改善という点において、事務局案へのご理解を頂けたものと考えております。

そこで、会議後直ちに沿線小学校へ出向き、校長・教頭先生へ改善案の説明を行いご理解を得ることができ、2月5日には「布里田峯線・塩瀬線を守り育てる会」を再度開催し、事務局案に対するご理解を頂くことができました。この会での主な意見についてまとめたものが、次のページ、2-2ページの上段になります。

守り育てる会での意見交換を進める中での主な意見としまして、

- ・乗り換え回数が少なることは中学校としてもありがたいが、布里田峯線の1便の中学到着時刻が6:47分は少し早い気がする。(部活動の開始時間は7:10)
- ・反対に、土曜日の部活の練習では6:45分集合の時もあり、6:58の飯田線が利用できるのありがたい。
- ・夏休み中の部活動に合わせた便が欲しい。
- ・そもそも昔はバスがないときもあったので、全ての要求を満たすことは無理ではないか。お互い妥協しなければいけないと思う。
- ・高齢者の足の確保についても考えてほしい。

などのご意見をいただきました。しかし、会としても登校時の中学生の環境整備を優先的に、と

いう意見でまとまりましたので、本日議題として再度上げさせていただき、ご承認をお願いするものです。

前回の説明と重複する箇所がありますが、簡単に路線の位置関係から説明させていただきます。2－3ページの布里田峯線・塩瀬線の現状と鳳来生徒の乗車位置をご覧ください。

現在、この布里田峯線・塩瀬線沿線に住む中学生は、2つの方法により鳳来中学へ通学しています。1つ目は、布里田峯線（赤色で示した路線）へ乗車し、玖老勢で豊鉄バスの田口新城線（黒色の点線で示した路線）へ乗り換え、鳳来中へと通学する方法です。2つ目は、まず塩瀬線（緑色の点線で示した路線）へ乗車し、途中で布里田峯線へ乗り換え、玖老勢でさらに乗り換え田口新城線へ乗車して鳳来中学校へ通学する方法です。これらの方法で通学する生徒は26年度で9人となっています。

この環境を少しでも改善するため、まずは登校環境の改善案として作成したものが、2－4ページの案となります。この案では、登校時間帯に運行している「布里田峯線」の1・2便に限り、現在の「玖老勢」行きを変更し、長楽から地図の下側（大海地区）方面へ進み、鳳来中学校まで路線を延長させます。これにより布里田峯線沿線の生徒は乗り換えなし、塩瀬線沿線の生徒は1回乗り換えで中学校前まで移動することが可能となります。

また、この変更を行うにあたり、布里田峯線のもう一つの役割であります、鳳来西小学校児童のスクールバス機能の一部が失われることとなります。そこで、この部分を補うため塩瀬線の第3便に限り、終着を大海駅ではなく玖老勢へ変更し、玖老勢からの折り返し便で鳳来西小学校の児童を乗車させることとします。

変更後の塩瀬線の3便の状況については、2－5ページをご覧ください。上島田を7:10に出発し、途中で児童を乗せながら「小島バス停」で鳳来西小学校の児童を下車させます。塩瀬線はそのまま只持方面を進み、サイクリングターミナル長楽を経由して、玖老勢に向かいます。玖老勢で折り返した後は、来た道に戻り、只持の児童を乗車させ「小島バス停」まで輸送します。このような変更を行うことで、中学校への登校問題を解消しつつ、鳳来西小学校児童の通学にも影響がでないようになると考えています。

次に、2－6ページをご覧ください。先程2－4ページの説明において、布里田峯線の延長を鳳来中学校まで行うと説明しました。布里田峯線を延長するにあたり、運行時刻の調整も行いましたが、塩瀬線から布里田峯線への乗り換え、鳳来西小学校児童の登校時間帯、鳳来中学校の登校時間帯、田口新城線やJR飯田線などへの接続について、できる限りスムーズな接続を行う必要がありましたので、延長した路線の終点は本長篠バスターミナルではなく、鳳来中学校敷地南側の、市が所有する駐車場敷地の一角とし、そこへバス停を設置する予定です。これによりバスから下りたら目の前には中学校、となります。また、運行時刻の変更内容については塩瀬線の時刻が2－7ページ、布里田峯線の時刻が2－8ページとなります。各ページともに、縦列が各バス停の時刻となり、横列が「現在の時刻と変更後の時刻」の2種類の時刻を太枠の中で併記してあります。また、一部のバス停については、オレンジ色に着色してありますが、これは塩瀬線から布里田峯線への乗継ができるバス停及び時間になります。

最後に、今回の布里田峯線の延長により、今までSバスと豊鉄バスさんの田口新城線を利用していた生徒が、Sバスだけで登校することになりますので、田口新城線の利用状況についても変化が生じてまいります。この地区の中学生9人が登校で利用しなくなるため、9人×200日として、約1,800人の年間利用者数の減少となる見込みです。

ただし、下校時は引き続き田口新城線を利用して、Sバスを乗り継ぎ帰宅するため、27年度の豊鉄バスさんの定期券購入状況については、今年度と変わらない状況となります。従いまして、収入面において豊鉄バスさんへの影響はかなり少ないと考えており、これについては豊鉄バスさんにも説明をさせていただき、今回の変更に対するご理解をいただいていると考えております。以上簡単ではありますが、説明を終わります。

(座長)

ありがとうございます。豊鉄バスさんお願いいたします。

(長縄委員)

当社単独で見れば、当然苦しくなるという話なんですけれども、ただ、帰りの便は乗っていただけるといことで、とりあえず定期には影響ないということでもありますので、よろしいかなと思います。この田口新城線は今でも補助を受けて何とか運営をしている線でありますので、先々のことを考えるとですね、今回のように9人が減ったり、どんどんギリ貧になっていくような状態が危惧されますので、そのあたりが今後どうなるのかについて話し合っていきたいと思います。今回の定期の部分については、当面という形となるのでしょうか？

(事務局)

そうです。その年度ごとに購入していくので、27年度については、26年度と特に変更はありません。

(長縄委員)

28年度以降は、まだ分からないですかね。

(事務局)

そうですね。次の議題にもつながるんですけども、その路線をあの地区全体を考えるにあたって、お知恵をいただきながら、考えていきたいと思います。

(長縄委員)

はい、分かりました。

(座長)

今の子ども的人数が減っちゃうと補助金もらえなくなっちゃうという話ですが……。

(長縄委員)

今のところ、そこまでの状態ではないですね、まだ。
ただ、さらにどんどん減っていきますと、もう、もらえないという形になってしまいますので。

(座長)

地元は喜んでいてくださるということですね、このお話。地元の皆さんはよくやってくれたとい

う感じ？

(事務局)

そういうふうを受け止めています。

(原田委員)

まだそういう風に走っていないので分からないんですけど、かなり前にも先生もおっしゃってましたが、かなり前からそういう話がありまして、一番早い便はかなり早くから出ているんですけど、一便遅れたら、親が送り迎えということがありましたので、なるべくこういう風にしていただくとありがたい。中には高校生の子で、うちのほうから田峯行って、田峯から豊鉄さん使って、新城東高校まで通っている子もみえます。うちの子どもたちもそうだったんです。

後は、こういう便作っていただいて、一般の人とか、高校生とかそれぞれ違いますが、豊鉄さんとうまいこと繋がりができればいいと思います。これは子供達のことを考えてのことなので大変ありがたいと思うんですけど、観光客とかそういう人達も結構いるんですが、結局ルートが分からなくて、模索している人もみえるので、その辺も少し考えていただきたい。

これ距離が長いので、通学圏内ってほしい 30 分というんですけど、バスは先程の低床バスもそうだけど、酔う子も中にはいます。お年寄りでも、小さいバスよりも大きいバスのほうが良いってことで、わざわざ豊鉄さんに乗って田峯まで出て、田峯から乗ってくるっていう人もみえます。

また、帰りについては学校とかいろんなところと協議してもらって、うまい具合に話ができるとうまいと思います。

(座長)

少しでも改善されていくと良いかなという感じですね。先生何かあったらお願いします。

(加藤副会長)

小島で乗り換えっていう案なのですが、これは妥当ですか。小島で乗り換えって。

(事務局)

小島がこの中でいうと、一番賑やかと言ってはいけませんが、乗り継ぐには一番適当かなと考えております。

(加藤副会長)

前からも言っていると思うんですけど、できれば、乗継ぎのバスをつけられると良いですよ。要するに、出口と入口があるようにつけられるのが良いんですね。今、これどうなっているかというと、先に塩瀬線が小島について、その後 1 分後、ほとんど同時でしょうけど、前後に並ぶようになっているんでしょうね。

(原田委員)

ちょっとした広場があって、そこに入っています。

(加藤副会長)

どう並ぶのですか。

(原田委員)

通りの中にちょっと駐車場というか、そのぐらいのスペースがあるんです。

(加藤副会長)

それは民地ですか？

(原田委員)

一応、民地ですね。あれ。橋の向こうのところですけど。

(加藤副会長)

そういうところがあれば、そこが停留所になってる？

(原田委員)

そうですね。そこで待っていて目の前をバスが通って行くんです。

(加藤副会長)

急に新しい話も出ましたが、そこを停留所にしたほうが良いんじゃないかという話もありそうですが、どっちにしても、僕は同時刻にしたほうが良いと思います。乗継ぎ場所として、小島が良いかどうかは分からなかったんですけど、できれば、出口同士が向かい合って並ぶというのが理想だと思って、それができるところだったら良いと思います。

(原田委員)

多分、他の所、改善センターとかだと、布里のほうへ回っていくと違う方向になって、戻りになるもので、そういう場所っていうと近くに一カ所か二カ所あるんですけど、その所がちょうど路線が一番重なるところになるんですよね。たまたま、そのところにバスが停まれるところがありますので、そこが今まで一番良いんじゃないかということで使われていたと思うんです。

(加藤副会長)

必ずしも公式じゃないと思いますので、確認してどこが乗り継ぎ場所なのかきちんと整理して、同着同発のほうが良いんじゃないかなってというのが一点。ちなみに僕が知っているあるところだと、ほんとにピタッと付けます出口と出口を。地上に降りない。すごいねって運転手さんに言ったら、プロだから当然でしょって。毎日やっているそうですが、ほんとにびったりとつけて、だから濡れないですね。ここはそのくらいやらなきゃいけないとこかなという気がします。

あと、こんなく長篠これは必要なかどうかということですが。今、調べますと、こんなくは 9 時オープンですが、6 時 40 分とか 7 時 17 分というのは、どういう意味があるのか。

(事務局)

今回こんたくの所の時刻は目安で、どういうルートなのかというのを地元の方が分かりやすい資料にするということで記載したもので、※印でこんたく長篠と記載してあります。

(加藤副会長)

どこにもそんなこと書いてないので停まるのかなと思いました。この時刻ならあってもほとんど意味はないです。また、鳳来中学校終点は良いんですけど、本長篠終点の方が良いんじゃないかと、鳳来中学校経由で。バスとか電車とかちようど合う時間になっているんで。ただ、非常に厳しい時間ですね。本長篠駅で乗り継ぎたい人がいれば、バスターミナルに入っていくというデマンドですね、それができたら良いんじゃないかと思うんです。運転手さんに本長篠駅行きたい人いますって聞いてもらって、いたらバスターミナルへ行き、いなければ降りるだけなんで鳳来中学校で終わるとするのが良いと思いました。それをやると、一日わずかですが豊鉄バスさんに乗車する人があるかもしれないので、玖老勢へ行って乗り換えた方が本来は良いです。

それから、サイクリングターミナル前っていうのは、どうなんですか名前として。これは変えたほうが良いと思います。間違えて、乗ってくる人もいると思うので。いずれにしても、今回、せっかくこうやって変えるので、乗り継ぎがしやすくなるということが大事で、塩瀬線から布里田峯線、つまり塩瀬方面から鳳来中学校方面の乗り継ぎっていうのを見てたんですけど、玖老勢方面もあり得るでしょ、理論上は。布里から玖老勢っていう乗り継ぎだってあり得ます。

だから、小島で同着同発にして、そっちの乗り継ぎも可能にする。今だと塩瀬線が先っていうことになってるんで、塩瀬線から布里田峯線で鳳来中学校へ行くしかできないですが、逆のほうで、布里の方から塩瀬線に乗り換えて玖老勢に行けるっていうのもできる。どうせ、1分、2分の差なら関係ないので、同時刻で。そういう広場があるのであれば。

(事務局)

一度、現場を見て、先生のおっしゃった場所が使えるのであればそのような形で修正し、困難であればこの状態でということをお願いしたいと思います。

(加藤副会長)

でも使ってるんでしょ。こういう機会に今まで、そうやって運用していたのを直していったほうが良いと思います。これは、4月1日を考えてるんでしたっけ。

(事務局)

4月1日からです。

そこは、現場を見てどちらかということによろしいですかね。

(加藤副会長)

少なくとも、小島の同着同発はやっておいた方が良くないかと思っています。

(事務局)

終着は中学校ということで。

(加藤副会長)

中学校が終着なんですけどターミナルにも行ける。デマンドするというのが良いと思います。この会議で認めれば、どうせ 79 条だし、可能ですよね。

(鈴木委員)

ただ、手続き的なことを申し上げると、4月1日ですね、今日、3月4日ですよ。期限が切れてしまう。まあ、そこは良いよって言うてあるんですけど、会議の都合で、切れるのはやむを得ないと思うんですが、ただ、今から長い期間、調整に入ってしまうと、どうかなと思います。なるべく早く、結論をいただけると、事務的な作業もあるので。

(座長)

新城警察署さんとの調整はしてあって、OK もらっているということでもよろしいですか。バスを走らせることについて。

(肥田委員)

はい。

(座長)

新城設楽建設事務所さんにも、話はしてるということでもよろしいですか。

(荒井委員)

はい。

(事務局)

今回、バス停の設置などは特にありませんでしたが情報共有させていただいております。

(加藤副会長)

あと一点、定期券の扱いってどうなってるんですか。行きと帰りで経路が違うんですが、どうするんですか。

どういう定期券なんですか。額として変わらないということですが、行きと帰りの経路が違う。そういう定期券って、あまりないじゃないですか。

分かりました。乗り継ぎしなくなるから、運賃としては 200 円とかのままで、定期券は往復買うっていうのは今までと同じだと。そうすると、28 年度以降は心配ですね。

(長縄委員)

そうですね、うちとしては。

(加藤副会長)

となると、もう一つ言えて、定期券を買っているんで、統計上は乗っているという計算ですね。

実は。

定期券は往復で購入しているのですが、利用者が減っているといっても、さっきの国の補助の話があったんですけど、国の補助上では定期券は買ったら、乗ったことになるということですし、そういう意味では支えたということですけど、それが後で考えると、片方乗ってないじゃないかと言われると、ちょっとどうなのかという話ですね。僕の知っている例を言いますとですね、今、言ったように行きと帰りで経路が違うんだったら、その特別片道定期券を出してもらおうとかがあっていうのも、やっている例はありました。後、すごい特殊なんですけど、平日はスクールバス走ってるとか、あるいは、普通の時間はスクールバスがある。だけど、部活の時間とか、土日はない。その時はバスに乗らなければならないというために、土日祝日春夏冬休み定期っていうのを出しているところもあります。普通は逆なんですけど、平日定期っていうのは全国多いですけど、逆の定期を出しているところもあります。申請が大変ですけど。

なので、中学とか高校の生徒が、どう乗るかというのに合わせて、そういうのをきちんと作らなければいけないと思います。地域の皆さんとか PTA の皆さんと話をして、やっていけば良いかと思います。

(原田委員)

こっちへ回ったけど、あえて玖老勢の方から回るっていう子も無きにしも非ずです。友達がそっちで乗ればそういうこともできる。

(加藤副会長)

できますね。そういう選択が可能になるということですね。

(原田委員)

そうですね。なので、ちょっと様子を見ないと分からないですね。

(座長)

ありがとうございます。後、他に何かありましたら、ご確認をお願いしたいと思います。

後でまた出てくるかもしれないですけど、小学校の統廃合があって、小学生の方、スクールバスになったりしますよね。また来年、検討されてということだと思ってるんですけど、その時に豊鉄バスに皆乗ろうよっていうのも大事なポイントだと思っているので、事務局さんって、その辺の目論見っていうのは、何かあるんですかね。

(事務局)

先程の満足度調査で、布里田峯線の子とか塩瀬線の子の記載欄があったんですけど、Sバスの運行のルートもそうなんですけど、運行の時間帯の意見が強いと感じたので、豊鉄バスさんを経由して、帰りやすい時間帯というのを考えてあげることで、乗り継いででも帰宅する時間帯っていうのをもう少し考えてあげることで、両方の路線を使って帰ることが支障にならないのかな、ということ文面からだけですが感じました。

(座長)

一つずつ、少しでも良くなっていくようにということで、進めていただくと良いかなと思います。先生いいですかね。

(加藤副会長)

実は国の会議でいろいろ出てますけど、過疎地でバスとか貨物車とかいろいろ走っていて、それらを整理して、例えば貨客混載だとか、スクールバスで一般旅客も乗れるとかいろいろなことをやって、効率化できないかということについて規制緩和を含めてやろうということが検討されています。地方創生の流れでやっているんですよ。

この鳳来西地区は、今何時台が欲しいっていうのが出てますけれど、結局それぞれバラバラに走っていて、それぞれがそれぞれにしか乗れないんだけど、全部乗ればちょうどあるから乗れるじゃないかというのができて、もっと便利にできるんじゃないかと。理想に近いのは、うちはそういうモデルをやるよって手を挙げることですが、我々にできる中でどうやったらそういうことができるかというのは、考えた方が良さだろうなと思います。

補助金とか交付税の関係で、別々にやったほうが良いというものもあるけど、それは買うときだけで、5年とか10年たつとやっぱり別々だと支障が出るよってというのは、その内起こってくることから考えた方が良く、そもそもそういう状態に陥らないように補助とか支援の仕組みも変えていかなければならないという話もしています。

新城市さんが今、そういう問題をやると良いと思ってるんだけど、うちは目先見たらこうなんで、こうやりますっていうレポートでも出してけると、インパクトが強いかなど。で、本当の希望がこうなんで、これがしやすいように、特区とかそういう話を出してもらって、規制だからとかこういう補助金だからとか決めないで本当の希望を出してもらって、それに合うようにどうしたら良いかというのをまとめてもらった方が良くないかなと思います。

(座長)

ありがとうございます。損しないように、やりましょう。とりあえず、ご意見よろしいですかね。良かったね、これで一つ前に進んでまた頑張っていただけたらと思います。よろしくお願いします。それでは、3番の「27年度公共交通スケジュール」について事務局さんお願いします。

(事務局)

それでは協議事項の3、公共交通スケジュールについて説明させていただきたいと思いますが、その前に先日2月18日に中部運輸局で開催されました、第三者評価委員会で員の先生方からいただいた意見を最初に紹介させていただきます。後程説明させていただきます27年度スケジュールについては、先生方から頂いたご意見などもできるだけ踏まえながら作成したものです。

まず最初に、加藤先生からいただきました4点の意見です。

- ①田口新城線の方向性を早急に確定しないことには何も進まない。鳳来北西部の通学問題も公共交通として迅速に対応する必要がある。
- ②現在の連携計画を大きく見直す必要が今あると考えるが、どのように考えているか？今後何をどのようにやるのか不明確で、場当たりの検討になっているのではないか。
- ③新東名の開通や新庁舎建設などにどう対応するか。
- ④つくであしがる線など極めて利用の少ない路線には、デマンド化などが必要であるとする。ま

たタクシーや自家用有償運送を含めた検討が必要だが、どのようなことを考えているか？
とのご意見をいただきました。

また、伊豆原先生からは、

①地域のことを考えるための「地域活動交付金」を用意したことはとても良い。ただし交付金を用意することは、それを扱う「人」の用意も重要になると思うので、どのように人が活動し行政側も上手に動いていくのか考えないと組織倒れになる恐れがある。なかなか育ちにくい地域のリーダーを育てていくためにお考えがあるのか伺いたい。

とのご意見をいただきました。

このような貴重なご意見を踏まえまして、協議事項の3、公共交通スケジュールについて説明させていただきます。3-1ページ、資料3をご覧ください。そして、これから説明いたします協議予定の事項について、それをいつごろまでに何を行い、いつ協議をお願いし、いつから実施するかについて、3-4ページの図にまとめましたので、あわせてご覧いただければと思います。

はじめに、「1」の平成27年度の地域公共交通会議の開催日程と主な協議事項であります、27年度につきましては4回の会議開催を予定しております。

第1回目につきましては6月上旬頃に開催し、主な内容としましては、①生活交通ネットワーク計画と②夏休み小学生50円バス事業の実施について協議をお願いしたいと思います。

次に、第2回目は8月中旬頃開催し、この時までには田口新城線・布里田峯線・塩瀬線の見直し内容を確定させ、第2回目で内容などについて報告する予定です。

次に、第3回目は12月下旬頃に開催し、主な内容としましては、①地域公共交通確保維持改善事業の一次評価と②第2回で見直し内容を確定させた田口新城線などの見直しに関する協議をお願いしたいと思います。

最後の第4回につきましては3月中旬頃に開催し、次年度の事業スケジュールを中心に協議をお願いしたいと思います。

次に「2」の路線別対応についてであります。前回の交通会議の協議事項としてお願いしました自己評価において、課題整理とその対応でも触れましたように、田口新城線・鳳来北西部のSバス2路線の見直しを、沿線小学校の統合時期である28年4月までに実施するために、27年7月末頃までに見直し内容を確定させ、その内容についてまず第2回交通会議で報告いたします。その後実施に向けた詳細な協議や内部調整を行ったうえで、第3回交通会議で協議をお願いしたいと思います。

また、これらの路線以外についても、長篠山吉田線の車両更新や、西部線の路線延長相談と言った、路線ごとに抱えている課題などに対し、適宜協議を進めていくとともに、27年度は作手地区の自治振興事務所が実施した作手地区アンケートの結果を精査し、自治振興事務所とも連携しながら利用状況改善の足掛かりにしたいと考えています。

次に「3」の利用促進策につきましては、26年度も実施し小学生の利用者数を大きく伸ばすことができました「夏休み小学生50円バス事業」を引き続き実施したり、ケーブルテレビで放映している市政番組を活用した、バスに乗車しながら市内の観光地を紹介する番組を制作します。

この番組は豊橋や田原のケーブルTVに加入している方もご覧いただける番組ですので、市内の観光地の観光シーズンに合わせた内容を制作し、少しでもバスを利用して観光地へ来ていただける内容にしたいと考えています。

また、世代別の利用促進策についてであります、3-3ページに添付しました26年度の年間

スケジュールの中にも掲げておりましたが、この部分が実施出来ませんでしたので、27年度も引き続き世代別の利用促進策が実施できるようにスケジュールに盛り込み、満足度調査や守り育てる会からのご意見などを精査し、また財政面での調整も並行しながら利用者にとって最も効果的な策を決めたいと思います。

次のページに移ります。「4」の守り育てる会の開催については、26年度に見直しを行った秋葉七滝線で、見直し後1年を目途に守り育てる会での経過確認を行い、継続的な見直しに繋げたいと考えています。

また、休止している会や、会が設置されていない路線に対しても、守り育てる会の重要性などについて情報提供を積極的に行いながら、設置に向けた働きかけを継続的に行いたいと考えています。

「5」の地域公共交通網形成計画への移行についてですが、27年度前半で、田口新城線・布里田峯線・塩瀬線に関する見直しにめどをつけ、年度後半からこれらの内容を踏まえた形成計画策定に着手したいと考えています。これにつきましては28年度前半までに形をまとめ、遅くとも28年度第3回交通会議で協議をお願いしたいと考えています。

簡単ですが、以上で説明を終わります。

(座長)

皆さんご意見をよろしいですか。こちらについては皆さんにご意見を伺いたいと思っています。佐宗先生から順番にお願いします。

(佐宗委員)

私は塩瀬の方の状況がよく分かりませんので、申し上げることがありません。

(座長)

後ほど、何かあったら、ぜひお願いします。田村さん、何かあったら。

(田村委員)

27年度も、この会議にいるかどうかは分かりませんが、先程、市長さんのお話にもありましたけど、専任の係を設けられるということで、このスケジュール通りに進んでいくと良いなと思います。

(原田委員)

こういう交通会議って各路線の中で、守り育てる会っていうのは、一人ずつこういう席にいてもらえると、結構分かりが良くて、前からも言ってるんですけど、またそういう人を選抜して、同席してもらえると良いかなと思います。

(鈴木委員)

スケジュールには意見はないんですけど、先程の伊豆原先生の話でもあるかもしれませんが、盛り上がりがあるといいなと、やってるぞ感が。例えば、シンポジウムをやるとか。きっかけがないと、人って興味を持つ場面って、なかなか難しいと思うんですよ。これを進めていくのに、何かきっかけが作れば良いかなと。例えば、その50円バスに合わせても良いでしょうし。蛇足ですが、今

のところ、補助要綱がかわって、生活交通ネットワーク計画という名称はかわります。たいしたことではないですけど。

(座長)

ありがとうございます。尾崎さん何かお願いします

(尾崎委員)

質問があります。田口新城線の見直してというのはこの間、話があったように、運賃の見直しを中心になるんですか。

(事務局)

そこを含めて、一番使っていただけるダイヤなどを検討していきたいと考えています。そういったものを豊鉄バスさん、地域の方、この会議も含めて、そういったところでお知恵をいただきながら、一番良い方向を見つけていきたいと考えております。

(肥田委員)

特にありません。

(荒井委員)

今日は課長が来られなかったので、私がかわりに出させていただいたんですけど、初めて参加させていただきまして、調整が難しいなと実感しました。ある程度、妥協点を出して調整するしかないのかなということを思いました。それと、一つ確認したいんですけど、西部線を新たに新設されるということで、停留所ですね、事前に話はあったんですけど、だいたい、いつ頃の予定でというのはありますか。

(事務局)

6月1日からお願いしたいと思います。

(荒井委員)

やる方向で問題ないですけど、実際に手続きとしては申請していただいてから、少なくとも2週間、意見がつくと1ヶ月くらいかかるものですから、それくらいの猶予を見てお願いします。

(瀧川委員)

思ったことですけど、日本は色々世界一を経験してきた国ですけど、近い将来75歳以上の人が世界一という人類が経験したことのないことをやるんで、これからは公共交通も高齢者のニーズを取り上げてやっていかないと、子供が増えるということはないのだから、増えるのは高齢者だけで、どうしたら、自家用車をやめて、公共交通を利用してくれるかってことをね、真剣に考えていかないと、どんどん減る一方じゃないかと思います。

(小川委員)

特にはないです。

(長縄委員)

当社ですと、田口新城線が絡んできまして、今でも補助をいただいて何とかやっておりますので、会社としても企業努力して、何とか盛り立てていかなきゃなと思っております。見直しで、スケジュールの中で挙げられている、ゾーンだとか増便だとかいったのは、考えておくべきことなのですが、ルート変更については、今すぐにこれっていうのは申し上げられないんですが、今乗ってらっしゃる方もみえますし、冒頭の調査についてもほとんどの方が今のルートで満足と答えていただいていることを考えますと、協議なんであれですけど、難しいのかなという気はしております。

(座長)

赤字の上にもっと赤字というのはつらいと思うので、そのところを皆さんと相談して、乗っていただけるようにしていくということ、盛り上げてということもおっしゃっていただきました。富山さん、お願いします。

(富山委員)

協議事項の二つ目でございますけども、修正版については、先生の御意見などを踏まえて見直されたものを改めて送り頂いて、それで事務を進められるというような流れでよろしいですか。

(事務局)

はい、小島という地区の周辺を見て、いけそうであればいただいた内容で差し替えまして、修正版を委員さんと支局さんに送らせていただくということでお願いします。

(富山委員)

小島で乗り換えられて、すいません、土地勘ないんで分からないですけど、分かれて、また引付くわけですね。その間っていうのは、乗られることっていうのは想定していないんですか。本来であれば、小島よりこっちの方で場所があれば、接続する方が望ましいと思うんですけど、まあ、その間が乗られないのであればあれでしょうし、場所があるなしもありますので。

できれば、離れて引付いたところ両方で接続取られるほうが一般的かと。場所がないとなればあれですけどそんな感じがします。先生おっしゃるように、駅につなげるべきだと思うんですが、これだと折り返しの時間が3分しかないので、ここはダイヤを見直さないと。それも踏まえて、変えられて、それを送っていただけるということよろしいですか。

(事務局)

はい。

(座長)

ありがとうございます。先生、お願いします。

(加藤副会長)

今の話ですが、本当は長楽が良いんじゃないかと言おうとして、でも長楽は場所があまり無いということを知っているの、場所が小島もないのであれば、長楽の方が良いんじゃないのっていうことを言おうとしたんですけど、小島でそういう場所があるっていう話が出てきたんで、言わなかっただけです。

田口新城線が一番のホンボシでよく考えないといけないですが、いつまでも考えていても仕方ないので、リミットを決めてやるということで良いと思います。作手地区を僕はむしろ問題だと考えていて、鳳来西地区は動き出したんですけど、作手については、あしがる線は今度の 27 年度の補助の状況を見ると、非常に利用が少ないので、補助がカットされる範疇に入りました。国は今まではどんなに乗らない路線でも補助してきたんですけど、本当に乗らない路線は補助しないことに決めました。その分を、地域公共交通再編実施計画を策定した所に重点配備するとシフトした。

となると、このまま、あしがる線がこういう走り方で良いのかは、国としては見直すべきじゃないのというサインなので、考えないといけない。作手線についてもいろいろ意見が高校生とかから出ている状態で、以前よりは便利になったんだけど、他の路線に比べると決して便利じゃないという状況なので、何が出来るか考えないといけない。作手については個人的には非常に関心がある。

また網形成計画の話が出てきましたけど、普通に考えると網形成計画ができたので、それに基づいて計画を策定し路線を改編するのであって、改編が落ち着いたから計画を変えるというのは意味が分からない。通常は 28 年 4 月に田口新城線とか布里田峯線とか鳳来西地区をいじるのであれば、その時が形成計画が始まる時期だと思っています。路線の変更をやってから計画を作るというのは、文書を作るために作るということなんで、これはちょっと考えてほしいです。評価委員会で、なぜ今の連携計画を大幅に見直さないといけないと私が言ったのかといいますと、今の連携計画は 19 年度に作って、20 年度から 29 年度の 10 年間の計画としてあるんですけど、期間が非常に長い。当時から、なんでこんなに長いのかなと思っていましたけど、結果的には、この間色々なことが起こってきて、他の地域の連携計画とか新しいのを見てくると、かなり見劣りする内容になってきちゃっていることがまずあります。それから、今日の満足度調査の話とか小中学校の統合とか状況がかなり変わってきたり、いろんな取組みが行われているのに位置付けられていないというのがいっぱい出てきたと思ってるんで、今の連携計画を見ても何やっているかが分からないという状況かなと思うんです。

だから、28 年 4 月に大きく変えるということであれば、27 年度中に大きく変えるという内容を新しい形成計画に書くということをやって、同時にやっていった方が良いんじゃないかと個人的には強く思います。場当たりと言いましたけど、取りあえず路線を変えて、その後、作文するというのは、一番場当たりじゃないですか。作業的には変わらないというか、作文する分だけ労力が必要なんですけど、説明していく時にこういう計画作ったんで、それに基づいてこうしますと言った方が良いでしょう。こういう風に走ることにしたんで、後でこういう風な計画作りますなんておかしなことでしょう。

です、補助もらうとかもらわないとかと無関係に、新都市は新しい公共交通の考え方は 2 年前倒しするんだけどこういうやり方です、という宣言をきちんとするというのを 27 年度中にやられたほうが良いんじゃないかというのが私の考えです。28 年 10 月だったら良いんですけどね。田口新城線が、28 年 4 月であれば、順番が違うんじゃないかというのを思いました。以上です。

(座長)

ありがとうございます。皆さんよろしかったですかね。ご意見いただきましたので、より良いものにしていくように話したいと思います。先程の件、私が言ってなくてご指摘をいただきありがとうございます。事務局さん、皆さんに修正版の資料、お送りしていただくようお願いいたします。これで協議事項を閉じさせていただきたいと思います。

意見交換ですが、すでに意見交換させていただいたような感じですね。では、個人的な発言してよろしいですか。新しく事務局さんの専門部署を作ってください、その件は田村さんと僕とずっと夢に描いていたことで、ずっと市長さんをお願いしていたことで、やっとそれが実現できたので、今日、それ聞いてよかったなと本当に思ってます。僕、座長を6年やらしていただいて、田村さんは僕が暴走しないようにということで、無理矢理ご一緒に入っていて、田村さんも6年付き合っていて、別に続けるのがいやというわけではないんですが、ちょうど刷新の機会なので、もう変えた方が良くないってぜひ思っていたきたいんですけど、僕と田村さんはそろそろ、もう長いので、事務局さん変わられる中で、お世話になってきて良い勉強させていただいたんですが、と思ってます。僕も、さっき原田さんがおっしゃってくださったことのまんまなんですが、実際に守り育てる会の方に入っていて、やっていただいた方が良くと思うので、先生には本当に色々、お世話になってありがたかったんですが、ご検討いただけたらと思っております。

(加藤副会長)

形成計画作るまでは、ダメです。やめるときは一緒です。

(座長)

先生と一緒にだと、ずっとやめられないんです……。

(加藤副会長)

新しい人に入っていてその方の議論を聞くということも重責なのでごもっともだと思いますが、だからあまり無理強いはしないんですけど、まったく新しい方が入られたら中々対応できないのかなとも思ってます。

(座長)

では田村さんも居残りということで。

(加藤副会長)

僕はいろんな講演とかで遺言だと言ってるんですよ、網形成計画というのは。担当とか委員は、どんどん変わるけど、変わっても公共交通の考え方はこうだというのは受け継いでほしいという。もしかすると、夏目さんは俺の考えは受け継がなくていいから、勝手にやれと思っているかもしれないんですけど、蓄積はすごいのでそれをこの計画に書いて、俺がいなくても俺の心はここにあるんだとなってから変わられたほうが良いかなと。その議論を聞いていた誰かが引き継ぐと。後、当然ですけど、守り育てる会のメンバーは絶対オブザーバーでも入った方が良い。長くなってすいません。評価とかでも、今日満足度の評価出ましたけど、これを守り育てる会の皆さんに見てもらう。こういう状況だけど、どうかねとか、こういう意見出たけどどうかね、と。それをどうしようかと結果出してもらっただけでも意味があるので。それをやらしてもらわないと、ただ単発な要望とか出て

きても変えられないよ、そういうルールで守り育てる会をやり、形成計画にも書く。今、何もそういうことが書いてないわけで、守り育てる会頑張ろうねということしか書いてないから。そういうルールも書いたら良いんじゃないかと思います。

(座長)

満足度調査は「広報ほのか」に公開していただくとか、利用者の方に目に触れるようにしていただくと良いかなとすごく思っていて、事務局さん、これだけ頑張っ作っているものが、会議で済んでお蔵入っちゃうのはもったいなくて、地元の方にこういう結果なんですよ、そしてこういう意見ためて出してくださいねっていう風にしていくのがすごく良いかなと思います。

(事務局)

ありがとうございました。以上で今年度予定しておりました会議はすべて終了となります。大変お忙しい中、公共交通会議にご出席いただきまして、貴重なご意見を賜り、改めて事務局から深くお礼を申し上げます。ありがとうございます。今後とも、先程、夏目座長さんから、色々なお話を伺いましたが、引き続き、皆さんに満足いただけるような公共交通としていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。ありがとうございました。