

平成22年度第1回新城市地域公共交通会議会議録

1 開催日時

平成22年8月6日（金）午後2時30分から午後5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17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	
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	代理：澤田佐智雄
豊橋鉄道労働組合中央執行委員長	原田 重徳	代理：清水崇生
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	
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 協議事項

(1) 豊鉄バス作手線の運行ルート・運行時刻・運賃の変更について《資料1》

(2) 豊鉄バス新豊線の運行ルート・運行時刻・運賃の変更について《資料2》

3 報告事項

- | | |
|---------------------|-------|
| (1) 実証運行路線の利用状況について | 《資料3》 |
| (2) 実証運行路線満足度調査について | 《資料4》 |
| (3) バス利用促進イベントについて | 《資料5》 |

5 議事の結果

事務局

定刻となりましたので、平成22年度第1回新城市地域公共交通会議を開催いたします。それでは、司会を勤めさせていただきます行政課長の斎藤です。よろしくお願いいたします。今年の4月の役所の機構改革によりましてこれまで企画課で担当してまいりましたが、行政課の担当となりましたので、よろしくお願いいたします。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。

会長

みなさん、こんにちは。新城市長の穂積でございます。大変暑い日になりましたけども第1回の新城市地域公共交通会議、お願いをしましてところ、それぞれの委員の皆さま、ご多忙の中お集まりいただきましてありがとうございます。この地域公共交通会議の活動、年々と新しい事業を重ねながらやってまいりました。その間、関係の中部運輸局、また愛知県、新城警察署、さらには県の建設事務所のみなさんにもお世話になり、ご指導をいただきました。また、今日は、新豊線の関係で豊橋市、豊川市の関係者の方にもオブザーバーでお見えになりますがどうぞよろしくお願いいたします。この事業は、合併後の一つの大きな課題でありまして、地域の情報基盤の整備と並んで、新しい新城市の一体的な運営とともに従来の行政境界の枠を超えて、市民の皆さまの利便性を向上させ、とくに中山間地の過疎、高齢化を抱える地域のみなさんにとっての安全安心の確保、そして通院や医療を含めた生命を維持するための必要最低限の足としての公共交通網の整備という点で非常に大きな課題でありました。先ごろ市では、合併後初めて市民の皆さん5千人を対象にした市民満足度調査というものを行いました。これは合併後2度目であります。合併前の平成14年に旧3市町村において同じ項目で新満足度調査を行い、合併後最初の年である平成19年にやはり同じ項目で、多少いくつか変わっておりますけども調査をし、合併後5年目となりました本年、改めて市民満足度調査を市民の皆さん5千人並びに中学3年生全員に対して行いました。様々な課題に対する市民の皆さんの行政サービスへの評価が表れているものでありまして、私どもにとりましてはある意味では、市民の皆さんからつけていただく通信簿のようなものであります。これはまだ、集計の途中でありまして、9月の議会の前には全般の総括をし、評価、分析を加えて公表することになりますが、現在、私の手元に来ている速報値の中でいくつか特徴的なことがございます。今日のこの会議で申し上げますことは地域公共交通の充実については、かなり満足度がアップをしているという結果が出ていまして、市民の皆さんの的確な判断、そしてまた多少は利便性の向上に役

立てていただけたのかと思って感謝をしています。またさらにこの公共交通会議において作手線の拡充また通学の皆さんの足の確保という点もさらに踏み込んだご提案をいただいていますし、今日のこの会議でさらにより濃密な協議が行われましてこれからの新城市全域をカバーする必須の足としてのこの公共交通バスを中心とした路線網が充実をしていくことを願っております。よく私どもの山間地の町村長、市町村長が集まると、冗談半分に「うちにはエアバスがあるぞ」と言い合って、空気を運んでいることを自嘲気味に言うわけでありますが、ただ、私は市長として自分の家の周りやあるいは作手、鳳来の山間地などに上がって行ったときにほんとに空のバスが走っている光景を見るわけでありまして、それ自身では、利用者を増やしていただきたいのは切なるものでありますが、ただそこに市のバスが走っているということ自身が地域の過疎に苦しむ住民の皆さんにとっては大きな精神的なよりどころでもあるとともに我々行政とをつなぐ一つの精神的な絆のあかしであろうとも思っています。利便性の向上、利用の増大というのを図り、より効率的でそして費用対効果が上がるようなものを目指すのはもちろんであります。その根底については、やはり地域住民の皆さんの足を確保し、とくに交通弱者といわれる高齢者の皆さんならびに子どもさん、通学の問題も含めてしっかりとした路線網を構築していかなくてはならないとさらに決意を固めている次第であります。また私どもの新城市ではこれから一つの大きな地域課題としては小学校の再配置という問題がどうしても避けて通れない課題としてなっております。まず手始めといたしまして鳳来の山吉田小学校と黄柳野小学校の新設統合が決まりまして、平成25年4月開校ということで関係機関と調整をしています。そこにおいては、当然旧黄柳野小学校に通っていた生徒さんへの足の確保をどうしていくのか、そしてそれが、従来ある路線網との関係をどうしていくのかこういう問題も知恵を絞らなければなりません。それを踏まえましたその次にはおそらく作手地区の小学校の再配置という問題が早晚大きな課題となっておりまして、はたしてどういう学校配置をしていくかについては教育委員会の皆さん、地域の皆さんとひざを交えて本音を出し合いながら議論をしていかなければなりません。その時にもやはりスクールバスの問題と他の生活路線との協調連携という問題、あるいはそれぞれ相互の利用をも問われてくるかと思えます。そういう意味ではこの地域公共交通会議で積み上げてきていただいた議論がさらに質的にも高まって住民の皆さんの関心も強くしていただいく中で、そういう時期を迎えたいものだというふうに思っております。それから、今日は中部運輸局の方もお見えになっていただいておりますがこの事業はご案内のとおり、国の地域公共交通活性化・再生総合事業の補助金をいただいて実証実験をモデル事業として行ってまいりました。3年のお約束でございまして、今年度が最終ということになります。はたして来年度以降の予算措置がどうなっていくのか政権運営の不透明さとともに非常に不透明となってきています。私どもとしては引き続き、この補助金あるいはそれに準ずるあるいはそれに代わる願わくばより充実した施策を求めていく決意でありますし、先ごろも民主党の地元の国会議員、県会議員の皆さんに市の要望をいくつか求めましたが、その第一項目にこの地域公共交通会議の補助金を引き続き確保あるいは充実をしていただきたいという旨を要望さ

せていただきました。これについては市長会等々とも図りながらより一層の充実を現政権に対して求めていきたいと思っています。どうか皆さん方のこの会議に寄せる思いがさらに強く結集して地域の住民に向かって我々のメッセージが届くようにそして国の施策も動かせるようなそんな素晴らしい事業に発展していくことを心から願いました皆さま方への一層の尽力とご指導をお願い申し上げまして冒頭のご挨拶といたします。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

事務局

続きまして加藤副会長様よりご挨拶を賜りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

副会長

名古屋大学の加藤です。地域公共交通活性化・再生法ができ、総合事業の制度ができて、新城市は全国で3番目に手をあげたということで、ちょうどタイミングも良かったんですが、非常にタイムリーに手を上げることができて着実に事業を行ってきたということです。3年目、次がどうなるかという話です。交通基本法の話がありますが、成立するかどうかかなり流動化してきているという話もございます。一方で国交省の中の事業仕分けのようなものもあって、その中で地域公共交通活性化総合事業があまり評価が高くなかったということですね。そういうことに対して「現場はこうなんですよ。」ということアピールしていくことをやらなくちゃいけないと強く思っているのです。それに今日もいよいよ、私の中ではなかなか難しいなと思っていた作手線、いわゆる広域幹線、そこに手をつけるということで、全国的にも広域幹線に手をつけるということはなかなか行われてこなかったことだと思うので、非常に重要というか、重要と思わなくてもどうやってこの路線を良くしていくかという観点で考えていただければかまわないんですが、こういうところに手をつけること自体が、また新城市として、数年前だと無謀といわれたかもしれませんが今となっては非常に先進的な取り組みをしようとしているということで、新城の市内の移動をどういう風に充実していったらいいかということ、幹線のところから末端のところまできちんと考えて計画を作り、それに必ずしも縛られることなくより良くしていくことが非常に大事だと思っていまして、そのためにこの地域公共交通会議が一番取りまとめていくところですので、きちんと議論をしていただいて、いいものを出して地域の皆さんに喜んでいただきたいと思います。先程、いい話がありました。満足度調査で結果が良かった。全国では、連携計画の目標として、満足度調査で地域の満足度が上がることを掲げますと、実際に達成できないだろうから目標にするなという指導をしているところもあります。そうでなくて実際に上げることができた、これだけでもものすごい成果ですから、着実にやって着実に成果を出してきているということをアピールして、さらに飽き足らずまだまだ新城の中で改善しなければいけないことがたくさんありますから、引き続きやっていってそのことを外にもアピールしていくことで、新しい仕組み作りのリードも新

城市がまたしていくこととなります。何よりも費用対効果、よりお値打ちに安く便利なものをどうやって作っていくかということが大事なことです。是非そういう知恵を出していただけるといいなと思っています。改めてよろしくお願ひしたいと思ひます。

事務局

市長このあと用務の関係で一旦退席をさせていただきます。よろしくお願ひします。委員が代わりましたので、私から委員さんの名簿を見ながら紹介をさせていただきます。（以下、委員を紹介。）

座長

事務局も一新されており初々しい雰囲気、緊張されていると思ひますが、よろしくお願ひします。まず、協議事項、事前にご送付をいただひている資料に基づひて、先ほど副会長からも説明のありましたとおり、しっかりと皆さんにご理解をいただひながら、まず1番、2番、豊鉄バス作手線の運行ルート・運行時刻・運賃の変更について、豊鉄バス新豊線の運行ルート・運行時刻・運賃の変更についてを一括上程で協議をいただひたいと思ひます。

事務局

資料に基づきまして説明をさせていただきます。1ページをご覧ください。豊鉄バス作手線の運行ルート・運行時刻・運賃の変更についてでございます。事業主体は豊鉄バス株式会社さんで変更ございません。運行系統2系統で変更ありません。路線距離ですが（1）東新町経由、（2）警察署経由とも1.9キロ短くなっています。運行便数については平日1日5往復、土休日1日3往復の現行ですが、変更案としまして平日1日7往復、土休日1日4往復を想定しています。運行時間帯につきましては、大きく変わるところですが、上りの高里発6時30分、7時45分発の2便を新たに設けています。現行の時間帯ではですと作手地内の高校生の方が新城の高校あるいは豊橋・豊川の高校に通うことができずありません。同じ市の中で市内の高校に通うことができるようにすることが大きな目標であります。続きまして運賃でございますが現行は距離制で160円から910円の料金設定となっております。変更案といたしましてはエリア内200円、エリア間については400円という設定となっております。エリア内のただし書きとしまして、市街地の新城富永から千郷小学校までは160円から上限200円の設定を予定しています。理由については新豊線のルートも同じところを走っておりまして先ほど、追加の資料でお配りさせていただきました市街地部分路線図を見ていただひますと、右側の方、新城富永から千郷小学校までを新豊線が同じルートを走っております。見た目も同じ、同じところを通っているということで利用者が困らないようにということで料金を同じ設定にさせていただきます。続きまして2ページに移りますが、運行ルート、運行車両、運行形態、運行業者等変更ありません。実施時期につきましては平成22年10月1日を予定しています。続

きまして、3ページの作手線の計画運賃の表ですが、その中でバス停の名称の誤りがありましたので訂正をお願いします。4番のところですが「新城駅南」とありますが、「新城栄町」の誤りです。18番の「巴小学校前」とありますが、現行は「巴学校前」でございます。0番の「作手高里」ですがこれも現行の名称は「高里」でございます。後ほどご協議をいただきますが「高里」という名称を「作手高里」に、「巴学校前」を「巴小学校前」に、ここには出ていませんが18番「清岡」のバス停を「つくで手作り村」への名称変更を後ほどご協議をいただきたいと思いますと考えております。4ページにつきましては、運行系統図になります。作手高里から市内通りまして新城富永までの路線となっております。現在は、八束穂までとなっております。八束穂から新城富永に起点終点が変わります。5ページは市街地詳細図となります。赤い部分が新たに路線となる部分です。6ページですが新豊線、作手線の認可申請路線詳細図になります。7ページは新城東高校の増設バス停についての図になります。8ページについては新設バス停の位置図になります。作手線の説明については以上です。追加協議・報告事項で、作手線のバス停留所の名称変更と停留所の位置変更ということで説明をさせていただきます。名称変更箇所といたしまして、高里、巴学校前、清岡、Sバス西部線の停留所の「眼科前」につきまして変更をしたいものです。高里につきましては「作手高里」、これにつきましては外からのお客さんが来られたときに「高里」だけではわかりにくいということで作手を入れたいものです。巴学校前については巴小学校の前にあるということで「巴小学校前」に変更をしたいものです。「清岡」の岡の字は岳という字、山岳の岳が本来であります。今回はつくで手作り村のところに移動をさせたいと考えています。移動につきましては7月30日の作手部会で決まったもので、警察署さん、建設事務所さんにはお話だけはさせていただいていますが最終的な詰めまではいっておりません。2番目の西部線の「眼科前」につきましては、変更後の名称につきましては「杉山大東」を予定しております。これにつきましては、市民より地区名の希望を表記を希望され、新城部会でも了承をされており変更を予定するものです。続きまして、新豊線の運行ルート・運行時刻・運賃の変更につきまして説明をさせていただきます。変更箇所ですが路線距離が先ほどの説明にもありましたが、八束穂から新城富永に移動することで系統キロ30.3キロが28.4キロに、市内につきましては9.2キロが7.3キロに変更となります。便数につきましては変更ありません。時間帯につきましても上り下りとも3分違ってきます。いずれも豊橋駅発着時刻に変更はありません。八束穂発着が今回の変更により新城富永発着となり停留所が近くなることから3分間の時間短縮となります。続きまして10ページですが、運賃ですが、先ほどの作手線のところでも説明をさせていただきましたが新城富永から千郷小学校間につきましては競合区間ということになりましてこの区間の料金は、現行の距離制でいきますと160円から250円となるわけですが11ページの料金表の紫の部分が作手線と新豊線の競合区間になります。この部分の料金を上限200円としたいものです。赤い字の部分が当初の計画運賃となっております。例えば新城富永から千郷小学校前ですと250円ですが200円となります。あと、新城富永発と新城東高校発でそれぞれ江島、長山までの区間で、激変緩和といえますか、

料金が急激に上がることをないように段階的に料金が上がる設定を予定させていただいております。以上、簡単ではありますが協議事項（１）、（２）の説明を終わらせていただきます。

座長

今日追加で配布された追加協議・報告事項でバス停の名称変更の話、こちらにつきましては実は報告事項で話をされるということだったんですが、今、協議にあげられましたので、この内容も協議事項の中で皆様にご確認をするという形で一緒にご相談をさせていただくことにします。ですので、書いてありませんが（３）ということ考えていただければと思います。本日の会議は内容的には、作手線において高校生の方の利便を図るために本数が増えた、運賃が均一のものになったことですね。あとルートについては豊橋鉄道さんの車庫から出入りされるということで、車庫に向けてルートが変更になっているという形、こちらのほうが作手線ですね。新豊線についてはそれに伴って運賃の調整をさせていただいたことと、同じく車庫までのルートの変更という内容だと思いますがよろしかったでしょうか。ここからみなさんからご意見をいただいています。何かありましたらどんどんご発言をお願いしたいと思いますので、よろしくお願ひします。先生、先に解説をお願いしてもよろしいですか。どこが調整の中になっているのか素人なのでわからないものですから、そのあたりから教えていただけるとありがたいのでお願ひします。

副会長

作手線も新豊線もまず八束穂、昔の新城車庫前の営業所が富永に移転しましたので、ここから発車させたほうがいいですね、当然ということですね。とはいえ、後で質問をしようとしたのですが、八束穂から川路とか富沢の辺の人はすごく本数が減りますがいいんですか？ それはそれとして、今の案ですと新しい営業所がバス停になる、そのことによって今ですと新城東高校は通らない便があるんですが、全部通るようになりますね。これは大きな変化ですね。それから作手線の一番大きなポイントは、普通こういうバスが一番利用が多いのは朝の高校生の通学なんで、朝の高校生が通常ですと田舎から街へ出るというのが一番利用が多いはずなんですが、作手線の場合はそれがなかったという、全国でも珍しいパターンだと思うんですが。それを今回、資料１－１で出ていますが６時３０分、７時４５分で作ることになりました。それからそれに合わせるように帰りのほうの充実も図り、全体として増便をしましたということが大きなポイントですね。それから運賃については、これはもともと新城市の連携計画の中でエリア制を導入しようとしていたということで、具体的に言うと新城エリア、作手エリア、鳳来エリアはそれぞれその中で動く分には２００円、それを越えたらまた２００円、そういう非常に簡単な運賃体系にしようという提案があった。Ｓバスはそれでいいんですけども、まさにこれは豊鉄バスさんの路線でもありますし、なおかつ国や県から補助をいただいて運行している路線ということで、例えば単純にそのように値下げをしてしまったら補助金がどうなるかといった難しい話が出

てくるので、そう簡単にはいかないというのもあります。それに対して今回は、資料1-2で見ていただいでわかるように、今の運賃表で、近いところは安く遠いところは高くなる。最高は910円ですか、八束穂から高里。一番右下のところは910円だったのが、本当に単純で「鳥居前」のところから作手側、新城側それぞれ200円、越えると400円、単純な運賃になりました。作手から新城に出られる方、あるいは新城方面から作手校舎に通われる方にとっても非常に軽減される。これを機に利用増大、利用促進を図れるんじゃないかという話なんですけど、資料1-2の右側の上のほうを見ると160円とか190円とかいうのがありますね。これは資料2-2をみていただきますと新豊線なんですけど、豊橋駅から来ているバスですが、路線として重なっているんでこれは今までどおりの運賃なんで、そちらと合わせる必要があるでしょうということ、そちらのほうが安いところがありますし、やはり200円にしてしまうと、非常に近いところでも200円になってしまって、この区間で乗車する人もいますので、値上げになってしまうということ、この部分については160円からの運賃に合わせましょうということです。逆に新豊線のほうは250円とか逆に高くなる場所がありますのでこちらは下げていこうということ、最終的には資料2-2の紫のところと資料1-2の千郷小学校前から新城富永まで、どっちのバスに乗っても運賃は同じですよというふうな混乱がないようにしましたということです。

座長

ありがとうございます。それではご意見を伺ってまいりたいと思います。こちらの路線がそれこそ豊川市さん、豊橋市さんまで繋がっている路線ということで今日、西郷課長様と飛田課長様が来てくださっているということでございます。適当にご指名をさせていただきますが、まず、豊鉄バスさんにご意見を伺いたいと思います。

村松哲二委員

バスの社長をしております村松です。よろしく申し上げます。乗合については正直申し上げまして専門家ではありませんが、住んでいるところが新城市の長篠というところで土地勘だけはあります。学生時分はバスではなかったですが電車で通ったと。作手地区にも高校時代の同級生がいて平日は新城に下宿をしていたりしました。内容的にも運賃的にも良心的といいますか市内と距離がありますがより近づいた路線になるかなという感想を持っています。こちらから作手に通う方にも経済的に少し助かると思いますし、活性化されてさらに利用者が増えればありがたい。

座長

中部運輸局様、お願いします。

小林裕之委員

運賃につきましては、以前から担当者の方から相談を受けてましたけども住民の方が使いやすい運賃になるということですし、またそれによってですね、利用が伸びるということであれば特にいいと思うんですけど、やはり事業者の経営に関わることなんで減収になった場合ですね、市さんとしてやはりそういった補填をしていただくということも聞いておりますので、私のほうは特にいいのではないかと考えております。新豊線のほうがあがってきますが同じところを走っていて料金が違うということでは、なおさら市民の方に迷惑がかかりますので、これもこういう形になるのはやむをえないかなと思います。新豊線についてもですね、そういったことでちょっと詳しく新しい増減収がうまく出せるかどうか分かりませんが影響が出るようであればその分も考えていただければと思います。

座長

事務局で、市のほうで減収分を補填されるという点なんですが、その点についてご説明をお願いします。

事務局

お答えさせていただきます。今回、10月1日から作手線の増便につきましては何らかの運賃の関係で影響が出ようかと予想されますので、その辺の補填につきましては市のほうも前向きに考えていきたいと考えております。

座長

ありがとうございます。ちょっと戻りますが、先生の質問にあった「バスが走らなくなっちゃう。」という車庫まで行っていたのが減っちゃうよという、その辺りについてどんな風に検討されているか考えを聞かせてください。

事務局

それにつきましては、現行豊鉄バスさんの新城病院田口線が田口と新城病院間を走っております、その部分の住民の方には支障がないかと判断しております。

長崎三千男 委員

数値的データがないので、他の路線、増便になること利用しやすい運賃体系になるそれに伴う補填というのは必要になってくるのかと思いますけども運賃が下がれば、ある程度緩和されてくると考えれば、今回の提案についてはいい方向に向かっていると思っております。

藤原眞治 委員

拝見をいたしますと八束穂の営業所から富永の営業所が変わったということで内容的にはほとんど変わらないと基本的には変わっていないということで問題はないかと思います。

ただ、若干、大学の存続問題が憂慮しているところで、どういう影響を及ぼしてくるのか心配をしております。

夏目 修 委員

事務局ですが、大学、川路の三河東郷駅からバスが現実出ているわけですが実際のところの利用者はおりませんので、言い方が適切かどうかわかりませんがあそこの路線がなくなることで学生が大学に行くといったことにはさほどの支障がないと理解をしています。

副会長

もう一回確認なんですけど、作手線が現在、八束穂と富沢の間4往復ありますね、新豊線は10ありますね、それ全部なくなりますね、14本くらいなくなるんです。で、田口新城線は何本ありますか。でも半減以下でしょ、多分。だからあんまり影響がないとは簡単には言えないですよ。ましてや、車庫が代わったんで変えるなんて、こんなもの理由になりませんか。地域公共交通会議的には。事業者的にはいいですよ。しかし、地域公共交通会議的には、そういうきっかけがあつてなおかつそこはもともと利用が少ないんでいいでしょうというのなら認められるわけです。協議をすることによって廃止までの期日が6ヶ月から30日になるということですね。路線バスというのは別に難しい協議をしなくてもバス会社さんが変えたいといったら6ヵ月後には変更できるというのが現在の法律、ただし、そうではなくて地域公共交通会議できちんと議論をして結果として新豊線変えましょうね、作手線変えましょうねということになったら、それはそういう議を経てから30日後に変えることができる。変更は10月1日でしょ、今8月6日だから十分にいきますよという話ですよ。それでいいんですが、そのときの理由として車庫が変わったからという理由では駄目でしょ。車庫が変わったというきっかけでなおかつ本数的に非常に過剰であったとか、という説明をしてください。私も言おうとしたのですが、今、そこに大学がありますよねという話も出てきますので。その辺ちゃんと整理をしておかないと。そうでないと本当に重要な案件も見過ごされてしまう可能性もあるので、この会議のスタンスとして重要な部分だと思います。はっきりと、要するにこの区間何人乗っているのかとか、そもそも何便が何便に減るとか、出ているのかとかの話をしていただかないと、そんな何便から14本減ったとしても半減以下ですからね。田口新城線、何便ですか。

座長

大学に関してはJRさんの利用者が多いのではないかと。先生のご指摘のとおりで、今日、豊橋市さん、豊川市さんが来てくださっているのもこの変更によって、バスに影響が出るのではないかとこの確認に来ていただいていると思います。事務局のほうでその辺りのデータをきちんと整理していただいてまた後日、全員の方にお届けをいただくということをお願いしたいと思います。本数の増減と利用者数ですね。

副会長

結果的に支障がないということになるかもしれないがそれを議論しないとイケない。

澤田佐智雄 委員

新豊線ですね、この路線、飯田線が三河東郷、東新町の二つの駅があります。この二つで相当カバーできます。廃止をしてもそう影響はないと思っております。

座長

事務局さん、そこの数字を今から調べてすぐ発表できますか。

副会長

さっきも話しましたが、広域幹線のままですか。だから、県さんにもご意見をいただかなければいけないわけですが。広域幹線のままなら広域幹線の資料を見ればそこに出ているわけですが、その上で8月の末ですか、県の協議会でどういう扱いになるのかお聞きしたい。

崎下雅司 委員

愛知県の交通対策課です。私どものほうで、地域協議会、愛知県バス対策協議会の場の中で広域幹線路線バスの対応について協議をいただいております。その中で、今日議題になっている作手線、新豊線については広域幹線路線ではあるけども生活交通に欠かせない部分があるということで従来から国庫補助制度に基づく補助をさせていただいています。このたびの10月1日から、今議題になっている形に変わることになりますが、実は8月26日の日に愛知県バス対策協議会という協議会の場で正式に決定するわけですが実はその前裁き、その幹事会がおととい4日の日に開催されました。その中で、作手線であれば今回議題になっているようなエリア制の運賃体系に変わりますと、それからルートも一部ルートが変わりますという前提で、そうなればという話で、そうなったときにということで議論がありまして、その幹事会の中では10月以降の公的補助についても引き続き補助をしていくべきだという幹事会の中での結論で、そういう前提で8月26日の協議会に提案をしていくという形になっています。新豊線のルート変更についても同じであります。

副会長

私が冒頭で新豊線、作手線が難しいといったのはどういうことかと言うと国と県が協調して補助をしていただいている路線なので、単純に運賃を下げると国と県の補助額が多くなる。そこが難しいところで、それで全国どこでもなかなかできなかったということです。京丹後市みたいに200円上限で200円以上は運賃を取らないという例はあるんですが、そういう清水の舞台から飛び降りるようなことをするのは全国でも稀で、2番目に飛び降りるみたいな話なんですけど、そうやって安くしたことによってどこかからお金を

出さないと運営できないわけで、どこからそれがでてくるのか、そういうことを考えたら将来的にはもたないの、きちっと利用者を取り込んでいかないといけませんよという認識はもっていないといけない。

どこからか降ってくるかわからないお金で、振ってくるかもしれないけど、運賃が下がったと喜んでいただけではまずい。ここまでこぎつけたのは良かったんですが、むしろこれから、こういうことになったことによって結局、何でやろうかという、利用者を増やそうということですね。実際に結果を出すことがこの会議に突きつけられましたね。人ごとのようにいっていますが私も副会長なんで、もろに当事者なんですけど。ぜひそういう認識で。今日まだ出てないんですが、一般的なバスの利用促進ではなくて、作手線に際しては重点的にキャンペーンみたいなものをやる必要があるんじゃないかと、あるいは高校生、中学生3年生は来年の高校をどう考えるか、新城地区も鳳来地区もそうですし、そうした中で、作手校舎には面白い先生がいるよとか面白い授業があるよとか。それが新城市の実績になりますからね、そうなるためにこの路線をこういう風にするということがきっかけとして出てきますんで、そのあとの具体的な取組みを間髪いれずに考えて欲しい。

座長

ありがとうございます。何となくわかってまいりました。途中ではさんで申し訳ありませんが豊橋市さんと豊川市さんにご意見をいただきたいと思います。西郷課長様からお願いいたします。

豊橋市（都市計画課長）

豊橋市の都市計画課長の西郷でございます。今日は新豊線のルートの短縮と運賃の変更ということで関わっていることで出席をさせていただいております。普通ならご説明いただいて「私のほうは異存ございません。」とそういう雰囲気なんですけども、一件急遽、短縮されたことでその辺にかかる影響みたいなことをお調べいただくということでこの場ですんなり「異存ありません。」とは言えないなと今思っています。何にしても豊橋、豊川、新城と広域の路線になります。新豊線についてはですね。やっぱり、それぞれの市で事業者で住民の方でやっぱりみんなで利用促進を図ってなるべく補助対象路線からは、外してという目標をもってやらなくてはいけないなというのはすごく思いました。もう一個は直接関わらないんですけど作手のほうはゾーン制というんですか、こういうような背景にあるということで200円とか400円とかさっぱりしていて高校生の方の利便性の向上が図られるということで、これこそが地域に適した運賃体系とかになってくるのかと思います。ただ、経営の面からはいろいろと難しいと思いますけども、基本的には異存はありませんので、資料の説明をもらってから最終的に判断をさせていただきます。

座長

ありがとうございます。豊川市の飛田課長様、お願いいたします。

豊川市（市民安心課長）

豊川市の飛田といいます。よろしくお願ひします。新豊線のルートの変更につきまして、は事前に新城市さんのほうからご足労をいただきまして説明をいただきました。距離が若干短くなるということで若干負担比率なんかも変わってくるわけなんですけども、その分については。あと運賃の関係ですね、ゾーン制を敷くことによってある一定の区間の新豊線の運賃も下げていきたいと説明を伺いました。毎年のバス会社のほうから出している実際の乗った人の人数の報告を毎年見させていただいております。そういったところでは、新豊線の最後の部分については、乗っている人数については確か数人のはずだったものですから、私どものほうとしてはそんなに影響はないだろうと、逆に言うと作手線と同じルートを走るようになりますので、作手線の利用者を新城市さんにごんぼってもらって増やしてもらってそこからまた新豊線も使ってもらって豊川、豊橋に乗る人を増やしてもらえれば新豊線全体としてはですね、収益としてプラスになるんじゃないかという考え方もございますので、そういった点で、差し引き考えた中で今回の提案については、豊川市としては了解しようかなと考へてこちらのほうに来ました。ただ、新城市さんのほうにはお願ひなんですけどもそういったところでどういった影響が今後出てくるのかとか、そういったところについては調査をしていきますよと説明の中でもありましたので、そういったことを確実にやっていたらなと思ひますので、今後の乗降客の推移だとか料金を下げていることに対しての影響だとかそういったものは、結局、新城、豊橋、豊川の3市で負担することになりますので、そこらへんに大きな影響のないような取組がされることを期待します。以上です。

座長

ありがとうございます。事務局さんお答えできますか。

事務局

先ほどの件ですが、暫定の数字でございますが、現在、川路のあたり三河東郷駅のあたりですが24.0ですが、今回の変更に伴いまして9.0ということで半減以下となります。なお、このあたりにつきましては先ほどお話に出ておりましたがJRの三河東郷駅がありまして、こちらのほう田口線も通っておりまして、新豊線の利用客については後日詳しく報告させていただきますが、新豊線の利用客も少ない状況にありまして24.0から9.0に減るわけですが大きな支障はないのかなと判断しております。なお、大谷大学の構内までバスが通っていた訳ですが昨年からは、上には行かずに下のところでの乗降となっております。

副会長

念のため、豊鉄バスさんに確認したいのですが実際はどうなんでしょうか。多分、先ほ

ど豊川市さんが言われたとおりOD調査の結果で、そのあたりの数字は少なかったと思うんですが、一応念のため、それはもう豊鉄バスさん一番知っているわけで。

豊鉄バス

今、資料が手元にないものですから即答はできないのですが利用者は、新城市さんの事務局からお話があったとおり、極めて少ないところが事実ではないかと思えます。書類が届きましたら後日事務局さんを通じて示させていただきますが、あとJRも近くにありまして、並行しているという部分も利用が少ない大きな理由なのかなと思っています。

副会長

ただ、そうなんです、朝の新豊線のある便については、「ちょうど新城市民病院に行くのにいい時間だった。」と例えば、だからそこだけは多かったとか、それがもしなくなったことで田口新城線だけになると合わなくなっちゃうということをほんとは細かく調べなくちゃいかん、だから24から9になるとかそういう議論では駄目で、そういうレベルで調べていただけるといいですね。とはいっても利用者は一桁でしょうかね。一桁でもいることはいるということもありますから。10月からそうなったときに作手のほうでは「運賃下がったから良かったよ。」となっているのにその一方で「おいおい、知らんうちになくなっちゃったよ。どうするや。」という話が出てきて何人かがそういう人たちが怒っちゃうということは困りますね。ですから新豊線なんかでも利用しやすいダイヤがもしあったとすれば、それはこっちに乗ってくださいねとかある場合には田口新城線を使ってもらおうとか、いずれにしてもそういう細かいことを考えないといけなかったかなと。私も気付いてませんでしたので反省していますが。大事なことだと思います。

座長

どうでしょう。事務局で今乗っている方でもしその利便、時間帯に頼って生活をされている方がいたらきちっと説明をするということはどうでしょうか。なくなるということではないんで。時間がこう変わってしまうんだけどこういった形でやらせていただきますときちっと説明をいただくとお約束をいただくということはどうでしょうか。確かに少数の方かもしれませんが使われている方がみえるということですから、していただけますか。

事務局

一度、その辺精査いたしまして、対応していきたいと思えます。また担当のほうで一度バスに乗りまして対応等考えてまいりたいと思えます。

座長

わかりました。対応をしていただけるということをお願いします。私がひとつ気になっていることがあるのですが、先ほど豊橋市さん、豊川市さんのほうで運行する部分の不足

分については税金を使って補填をするというか助けていただくという場面があるよということをお教えしていただいたんですが、先ほどの新城市の考え方というか、またこれから利用者の数字等を踏まえたあとで補助をするかどうかということをお考えいただけるということですね。そのところで、先生が言っていただいたので、もういいのかもしれませんが作手の方々にはですね、守り育てる会というのがあるんですけどもとても一生懸命、バスをお使いおされされていて、今回この朝晩の便が増えるというのをお使いというのがあります。さらに先ほど言ってくださった黒字化というところまでいこうとした中で、作手の担当の方に聞きたいのですが、今実際に守り育てる会がどういう状況でどのように気合が入っているのか教えてください。

事務局

作手総合支所の加藤と申します。作手の守り育てる会ですが「あしがる線」というのがありましてそちらを中心的にやってきました。今回の作手線の増便に対してですね、やはり地域の方から要望が個々に入っていましたので非常にいいなということをおっしゃっていただいています。まだ、「あしがる線」のメンバーの方もですね、これから先、学生の足だけではなくて高齢者の目から見ていただいていますので、実際料金が安くなり、朝の便だけでなく、他の便に対しても乗りやすくなるのではないかなというようにおっしゃってくださっております。

座長

ありがとうございます。もともと作手の方、バスを守るという活動をされているので一段とバスが便利になることのお手伝いができればいいなと思います。

副会長

先ほど、豊川市さんの話の中で「新豊線とともに」というのがありました。新豊線と作手線はあまり接続をしていません。接続は千郷小学校になると思いますが、あまり接続がされていない、残念なことかもしれませんが。作手線は栄町でのJRとの関係、接続は大丈夫か確認したいのですが。

事務局

作手線については、JRとの接続を考慮して時刻設定をしています。

座長

それでは、他にご意見はありますか。利用者さんということで田村さんどうですか。

田村太一 委員

今まであまり良くわかってなかったんですが、本数が増えたり料金が下がるのはいいこ

となんでこれは誰に聞いても大賛成なんですけども、先ほど、先生がこの部分の負担を誰がするのかっていうのが今ひとつ良くわからなくて、国がしてくれるとか県がしなくてはいけないとか、市がするとか、そういうことを考えたときに何人ぐらい乗らないと、採算があつてないとか、そういうところがよくわからなくて、このあと利用促進面の話もあると思いますけど、どのくらいの利用者を目標にしているとか、よくわからないんでがんばり続けられないといけないのは非常に苦しいもんですから。何か目標があるといいのかなと思います。

崎下雅司 委員

今回の議題になっている新豊線、国・県の広域の補助で支えられるということですが、これは国の補助制度に基づくなかでは、乗車人員で申し上げますと平均乗車密度という言い方をしますけども、常に5人、どの区間を見ても常に5人以上乗っていれば、国・県の補助をつけてその路線は維持しましょうというのが、その他にもいろいろ条件はありますが、乗車人員の要件でいうと5人というのが国・県の補助の対象となります。じゃ、5人以下だったら全然駄目なのかということもあるんですけども国・県の補助制度に採択されるかどうかの審査の場面ではこのような利用促進策をやりますよとか、事業者には収支改善計画を出してもらいますが5人以上は乗車する計画を出してもらいますが、結果的にそうならないケースもままある。そういうときには補助を出さないのかということとそのときには地元の市町村のほうで5人以下になったことによっていわゆる欠損額が増えちゃったから、その分の補助は地元の市町村のほうで負担をしてというのが、国・県の補助制度の簡単な仕組みになっています。

座長

ありがとうございます。田村さんどうぞ。

田村太一委員

ちょっとわからなかったんですけども。多分、地元のバスの路線を守り育てようとされている方たちにはそういう話はわかりにくいかもしれないので、もう少し、市のほうからわかりやすく示してあげたほうがいいと思います。なんか、かわいそうなんです、ずっとがんばってきても疲れてきちゃうし、ある程度目標をもってそこまでまがばろうよとかというのがないと、なんかかわいそうだなと思います。

長崎三千男 委員

県さんから補助の説明がありましたが、補助の対象にならない、要するに自立してやっていけるという数字がですね、補助要綱を決めるときに数字が示されています。輸送量（輸送人員）ですね。

副会長

私なりに言いますと、すごく簡単なことで、市町村を跨いでいる路線ですね、作手線は跨いでないんですが昔跨いでいた。みなしで今も跨いでいることにしてもらっています。そういう路線は高校通学とか病院に通ったりとか重要な路線です。しかも、市町村を跨いでいるので、例えば、新豊線ですと、豊橋と豊川と新城で維持しようとしたらその3つの市でどれだけお金を出して維持しなくちゃいけないか、その配分をどうしたらいいかを考えたらまた結構もめることになるかもしれませんね。それとともに国や県としても大事な路線なんでそういう路線については国と県が半分ずつお金を出して赤字を負担しましょうという仕組みにずっとなっているんですね。ただ、それも限界があって、ある値を利用者数が下回ると補助が出なくなるんです。そこが一番のポイントです。それを何としても沿線の市としては守らないとそれを切った瞬間に「出せません。」ということになっちゃうんで、そうすると今まで国と県で払っていただいていた分を全部、市で持たなくてははいけない。もてなきゃ廃止ですから。そこが第一の死守ラインですね。もうひとつは、実はそういう路線は国と県が補助してくれていたのだから、実は地域公共交通会議でほとんど議論されてこなかったという経緯もある。やっぱり市としては自分のところの補助金をなるべく安くしたいあるいは有効に活用したい気持ちがあるんで、別にここで議論したってしなくたって国と県が払ってくれるんだったら何でもいいよねという発想です。であればむしろ、わからないとかどこまでがんばったらいいのかとか言われるより黙ってたほうが、黙っててもその路線あるからいいよねということになる。だから、作手線とか新豊線のような路線は全国どこへ行っても議論にならなかったんです。こういう制度が未来永劫あるとは考えていないんで、全国的には70億ですか80億ですか、大きな額ですので、いつ議論になるかわからない、そういう制度です。ですから国と県がお金を出して維持してくれているからと無関心でいるわけにはいかなくて、ちゃんと出していただける間により良い路線にしていく努力をしていかなければ、この税金は無駄遣いではないですかと言って仕分けられちゃうことも十分考えられる。そのためにも新城市としては作手線を良くしていこうと、新豊線はこれからまた、豊川市さんは今連携計画を作ってもらっちゃいますし、豊橋市さんも問題意識あると思うんで、連携してまた新豊線もより見直しをしていかななくちゃいけない。今回の新豊線の見直しは作手線も見直すんでそれに合わせてちょっと変えるというだけの話で、本格的には何もやってないんですが。作手線は新城市の中の路線ですから大きく変えるということですね。とにかくひとつの目標はその補助の基準を下回らないこと、それからさらに利用者を増やすことで大きく国と県から補助をいただいていることでこの作手線というものがこれだけ役に立って地域の振興に役立っていることを外にどんどんアピールしていく、そのことで大きくこの制度を守る、そういうことが目標だと思います。「我々だって有効に活用できるようにがんばってますよ。」とアピールしなくちゃいけませんから。そういうことはきちんと部会でも説明をしてかなきゃいけいんですね。必要であれば行きますので。

座長

新豊線の件につきましては、豊川市様の飛田課長様からご了解をいただいておりますので、その点を押さえておきます。ご退席されるかと思いますが。話としては出尽くした感じでしょうか。利用者様ということで新城市老人クラブ連合会の竹本様、よろしく願いいたします。

竹本卯一郎 委員

ご紹介いただきました竹本です。今回、この会議には前任の会長の後任ということではじめて参加させていただいたものですから不明な点もたくさんありますが、新豊線ですかね、廃止されて新設路線ですが、利用者は理解されているのかその辺はどうなんですか。利用者の立場から見てこれでよろしいかどうかということが気になったんですけど、以上です。

座長

ありがとうございます。事務局さんお願いします。

事務局

利用者さんには今後、本日了承をいただければPR、広報をしっかりとやってまいりたいと思います。路線の本数が減少する地区の方につきましては、理解をいただくように手を打っていきたいと考えております。

座長

地元の皆さんへの説明という点については、ここで協議をする前に広報を回すとかやらないんですね。

事務局

この会議の前にはまったく広報はしていません。ここで流れてしまうと駄目になりますので。今日、ご了解をいただければ全力で広報活動をしてまいりたいと思います。もちろん作手、新城の部会においては、前もって内容については計画をしていると話しています。しかし、先ほどの三河東郷駅辺りの住民の方々には抜けていまして手当てをしていません。今後、地区の方に特別のPRが必要であればしていかななくてはと考えています。

副会長

これは新城部会ではOKになっているんですね。

事務局

はい、新城部会、作手部会でもOKをいただいております。

副会長

手続き上はいいんですが、やはり確認はしておくべきでしょうね。本来は逆です。確認をしてから手続きになります。非常に冷たい言い方をすると「気づかなかった人が悪い。」という考えになりますけど。手続き的には通っていますから。あと、本当は客観的なデータで押さえないんですけど、実質的にはJRも十分あるし利用者も少ないということで、支障は少ないと、かなり強く想像されるんですが、市役所にデータあるでしょ。ほんとにそれやった方がいいと思いますよ。

座長

結局、地元の方に先に広報しちゃうこともまずいし、きちっと判断しないと筋というか竹本さんも納得されないと思うんで。

副会長

報告事項を先にやって、その間に調べるのはどうですか？

事務局

はい、わかりました。

座長

では、事務局が今からデータの確認をしますので協議事項をここで一旦止めさせていただきまして、報告事項のほうを先にさせていただきまして、その間に調べていただくという形にさせていただきます。今の件が一つ、それからそのあとでバス停の名称変更のことも協議事項に戻ったときにそのことも協議をいただくことにします。それでは、報告事項をお願いします。実証運行路線の利用状況について説明をお願いします。

事務局

それでは失礼します。平成21年度のバス利用状況ということで、お手元の資料13ページ以降をご覧ください。スクリーンにも同じものを映していきたいと思えます。14ページをご覧ください。こちらは作手を走っているあしがる線の利用者数、運賃収入になっています。平成20年度に対しまして利用者数は760人の増、運賃収入については144,300円の増となっています。こちらは先ほどもご紹介がありましたが、守る会がありますので、そういったところでもかなりの周知、PR、利用促進をしていただいていますので増加があったと感じています。続きまして、守義線、こちらでも作手を走っていますがこちらは利用者数20年度に対して748人の減、運賃収入については71,450円の減となっています。続いて新城地内を走る北部線ですが、20年度に対して利用者数が1,598人の減、運賃収入は91,700円の減となっています。続いて西部線ですが、利

用者数が20年度に対して734人の増、運賃収入は68,600円の増となっておりますがこちらの路線は平成20年度の7月から実証運行が開始されておりますので、単純に7月から比較しますと利用者数が97人の減、運賃収入は3,200円の減となっております。続いて作手線ですが、利用者数が平成20年度に対して277人の減、運賃収入は273,674円の減となっております。続いて鳳来地区を走る塩瀬線ですが、こちらも利用者数が平成20年度に対して1,858人の増、運賃収入が173,200円の増となっておりますが、こちらも平成20年度の10月からの運行開始ですので、10月以降を比較してみますと利用者数は301人の減、運賃収入は27,000円の増となります。旧新城市内を走る西部線と北部線ですが、平成22年の4月から運行ルートを変えております。その影響がわかる資料としまして4月から6月の利用者数と運賃収入をまとめてみました。西部線については、利用者数が増えています。それにとまって運賃収入も増えております。利用者数は349人の増、運賃収入は4,700円の増となっております。北部線については利用者数、運賃収入とも減となりました。利用者数は290人の減、運賃収入は20,000円の減となっております。続きまして6月7日(月)から7月6日(火)までの1ヶ月間、西部線と北部線について乗車された方に満足度調査を実施いたしました。アンケートにご回答いただいたお客様は西部線は30名、北部線は19名です。乗車された方全員にアンケートをとったわけではございませんが、北部線は乗車されるお客様の約6割、西部線は約8割以上が70歳台以上ということになりました。また、利用者の多くの方は買い物と通院に利用されています。一人暮らし及び2人暮らしのほとんどが車を運転できない方の家族構成となっております。また満足度、運行回数、運行ルート、運転手の対応、運賃、全体すべてにおいて乗車されたお客様は9割以上満足と答えていただいております。

資料のほうにご意見等載せておりますが32ページ、33ページにいただいたご意見をまとめてありますが、西部線については特に今のルートに変えてよかったというご意見がある中で、前のルートに戻して欲しいというご意見もございました。また、どこどこまで行って欲しいですか、時刻を増やして欲しいというご意見も多くいただいております。あと、土日の運行がございませんので、そこを増やして欲しいというご意見もいただきました。新城部会でも出たのですが、今後はバスに乗車された方だけではなくて、路線が走る地域のほうにもアンケートを配りまして、バスになぜ乗っていただけないですか、どうしたら乗っていただけるかなどの意見を聞いていったほうがいいということでしたので、今後はアンケートを取りつつ、いろいろな検討をしていきたいと考えております。続きましてバス利用促進イベントについて説明をさせていただきます。資料5、34ページをご覧ください。新城市、北設広域連携イベントということでこちらはまだ案ですが、新城市と北設楽郡公共交通活性化協議会と本年度は連携してイベントをうっていききたいと考えています。田口新城線、東栄線、豊根東栄線、JR飯田線の利用促進並びに公共交通を単なる移動手段ではなく地域活性化のツールとして活用していただけるようPRをしていきたいと考えています。こちらはまだ具体的に内容は詰まっておりますが22年の10月か

ら11月の間で開催していこうと考えています。商工会の軽トラ市でのPRイベントが書いてございますが、先ほど加藤先生からもご意見をいただいたとおりで作手線の増便につきまして今後PRをしていかないといけないということで、昨日作手に商工会に伺ったときに作手の中で人が集まるイベントでのPRができないか相談をしたところ、作手のほうで大きなお祭りがあるということでそちらでのブースの開設を相談しております。軽トラ市は新城市商工会が主催していますが多くの人が集まりますので、そういったところでのPRも考えています。今後はできるだけ外に出ているんなPRをしていきたいというものとあとは回数券の利用促進も図っていこうといろいろな案を検討しているところですので、今後、そういったところでPRをしていこうと考えております。以上で、報告事項を終わらせていただきます。

座長

ありがとうございました。報告事項につきまして、何かご意見があればお願いします。

藤原眞治 委員

今、車社会の進展と少子化が止まらんわけでありまして、どんどん過疎化が進んでいる状況ですけども今、利用状況を拝見いたしますと「あしがる線」とか「塩瀬線」は非常にいい運行状況にあると拝見しました。地元を盛り上げるために相当企画をしたり、地域が何とか維持したいという努力のあとが見えますので、ほんとにいいことだと思います。

座長

他にもありましたらお願いします。清水さんどうですか。

清水崇生 委員

労働組合の代表といたしまして、作手線のように働く場が増えることは非常に喜ばしいことでありまして、また、廃止路線その部分につきましては、今まで回送部分が多かった部分が解消される場所があります。やはり乗務員の立場からすると利用される路線をしっかり運行して守っていきたいという思いがありますので、路線を増やすといいますが充実した会が進んでいってくれたらと思います。

座長

イベントの意見の確認をしたいと思います。実は、このイベントですがさらっと説明をされたんですが、北設楽の公共交通活性化協議会さん、こちらの協議会さんと合同で開催をさせていただきます。北設楽郡公共交通活性化協議会に尾崎さんという大変楽しい方がみえまして、この方がみんなを引っ張っていただいています。いろんなことを事務局で考えてやっていただけてまして、当初了承をいただいている自由な予算でイベントを通して活性化をしていこうという状況です。そんなこともありまして、ご意見をいただけたらと

思います。

長崎三千男 委員

実は、バス協会といたしまして人と環境にやさしい積極的に利用していただくということでバス利用促進に繋がるようなイベントをですね、取組をいただいているところには、本当に気持ちだけですがご支援をさせていただくということを行っておりまして、実は、本日、お越しいただいている豊橋市さんが県内第1号で取り組んでいただいております。豊橋市さんは毎年実行していただいております。昨年度から岡崎市さんも取り組んで、今年瀬戸市さんも取組まれると聞いています。今、お話をいただきました北設の尾崎さんからも支援のお話をいただきました。バス協会、本年度の予算は150万円、予算を組んでおりまして、1イベント30万円を限度に支援をさせていただくという予算を組んでおります。で、早い者勝ちでございまして既に3つ、4つ目に尾崎さんの話がありましてバス利用促進に向けて、積極的に取り組んでいただければと思っています。新城、北設両方で取組まれることは承知しておりますので、ぜひいい取組をしていただければと思います。

豊橋市（都市計画課長）

今、バスの日ということで、バスイベントの取組ということで「豊橋のバスの日2010」ということで、Happy Bath Dayということでイベントをやります。9月18日の土曜日ですね、9時半から16時にかけてですね、豊橋公園で行います。実施主体ということで愛知運輸支局さん、愛知県さん、バス協会さん、豊鉄さん、名鉄さん、いろんな方に参画してもらってやります。例えば、内容的にはその日は小学生限定でバス無料の日にするとかですね、会場イベントで昔のボンネットバスを展示したりですとか、お絵かきのコーナーを設けたりとかいろんなことをやります。その他10項目くらいありますけど、あわせてこの日は昼からですね、加藤先生に基調講演をいただく予定になっております。45分間ですけども、その後パネルディスカッションをですね、加藤先生のコーディネーターの元にですね、一宮の方や岡崎の方、本市、本市も今、1地区コミバスをやっている、もうあと2地区コミバスを始めるものですから、その辺の地域の住民の方にも参加してもらって、どんな形で取り組んでいる、豊橋市は今、市長も副市長も「地域主体」、市が積極的にやるというのはとんでもない、お金も出さない。言葉は悪いようですが、でもこんな感じです。ですから地域の皆さんが主体となって自分たちで作るというですね、加藤先生の方針そのものです。そういったことありますので、またご案内を近隣市町の皆さんにはさせていただきますのでよろしくお願いします。

座長

ありがとうございました。こちらのほうは、「飲んだら乗るな、乗るならバスだ」ということで、ぜひ警察署さんのご後援なんかもいただければと思います。イベント、PRの事業、地元が盛り上がるようにならないと、みんな乗らないので、その辺りのことも事務局

にも意見をどんどん言ってください。

崎下雅司 委員

愛知県交通対策課では、エコモビリティライフの推進ということで公共交通のいろんなイベントでPRを、イベント趣旨と合わせてPRをさせていただき活動をさせていただいています。ちなみに先ほど、ご紹介をいただいた豊橋市さんのバスの日イベントにつきましてもブースをお借りして参加をさせていただいているということもありますので、新城・北設のイベントでもですね、どういう形でというのはあれですが、何らかの形では県のほうも参加させていただきPRをさせていただけたらなあと思いますので、その辺をご相談させていただきたいと思います。

副会長

今、豊橋市さんのイベントをご紹介いただいたんですが、こういうのはもちろんそれぞれでやるのはいいんですが、例えば豊橋のところでは新城とか北設楽の取組をちょっとでも紹介をしていただくようなスペースとかを作ってください。あるいは逆ですね、そういうことも積極的にやってかなきゃならないかなと思ひまして、北設楽は北設楽でまたやられると思うんで、新城としても、もしそういう機会があれば、きちんとアピールすることをぜひお願いしたい。10月からのイベントをやりますよということをぜひ紹介できたら、相乗効果が出るので、ぜひそういうご配慮をお願いしたい。逆にこちらにもできることがあればやるという。

事務局

ぜひお願いしたいと思いますので、よろしくお願いします。

座長

ここにみえられる方、みなさん応援をしてくださる方たちなので、ぜひみなさんよろしくをお願いします。報告事項を最後までお願いしてから先ほどの部分に戻ります。時間がオーバーしていますがごめんなさい。交通課長様からご説明をいただきますのでよろしくお願いします。

繁原賢一 委員

新城警察署交通課長の繁原といいます。時間もいっぱいになりまして、せっかく作った資料で説明できないかと心配しましたが、ちょっとお時間をください。資料のほう二つあります。新城市民の年齢分布図というデータと、会議が始まるときに配られた新城警察署管内における高齢ドライバーの交通事故の特徴という資料です。私、これを作ってきた理由といいますのは、今、日本全体が高齢化社会に進んでいる中で交通環境の中においても非常に高齢化が目立ち、またその高齢化による交通事故、重大事故も多発しているという

ところがありましてぜひこの公共交通会議の場でこういった現状をご理解いただき、公共交通の面からこういった問題を解決できないかということでこういった資料を作っていました。まず、新城市民の年齢分布図をご覧ください。これを見ますと60歳から65歳の年齢が突出しております。警察では、65歳以上の方を高齢者とお呼びさせていただきますましてそういった方が事故を起こすと高齢者事故だよということで統計を取らせていただいております。ご覧のように今後、5年、10年経ちますと今よりもさらに街中に65歳以上の高齢ドライバーが溢れることとなります。もうひとつの資料、新城管内における高齢ドライバーの事故の特徴のほうをご覧ください。7月末現在、新城管内では167件の人身事故が発生し215名の方が怪我をされています。物損事故は699件発生しました。この事故のうち高齢者が絡むものが人身・物損含めて265件発生しております。人身事故でいえば全体の約31%が高齢者のドライバーが絡んでいる事故が発生しています。しかもその高齢者が絡む事故のうち、高齢者になる事故、これが実に8割、8割が高齢者ドライバー自身に何らかの原因のある事故なんですね。ということは高齢者の方にもう車は運転するなどと言ってしまえば、それは酷な話でありますし、お手元の資料の新聞記事にありますとおり車がなければ生活ができない高齢者の方もたくさんいるわけです。ですので、そういった面を公共交通をもっといい形で発展させて高齢者が安心して運転免許証を返納できるような環境を作っていきたい、そういうのがわれわれ警察の考えであります。そこで、先程来、路線の変更、時間の調整、料金体系の確立、これも利用者を増やすためには非常に大切なことということとは十分わかります。また、そういった路線バス形式でなければ、補助金が出ないというところもよく理解しておりますが、もっと利用者を増やすということを考えるのならば、本当は車は乗りたくないのに生活のために仕方なく運転している高齢者をターゲットにした利用促進を進めていただきたいという風に考えています。先程来、作手線の話が出ておりましたが、直前に配った「特徴」の資料の裏をご覧ください。毎朝、事故の決裁を見ているのですが、その中で高齢ドライバーの事故の統計を取っています。どこの地域に住む方が一番事故を起こすのかなということで上の段の右側、事故当事者の居住地という表をご覧ください。皮肉なことに作手地区に住まわれる高齢者が一番事故を起こしています。バスの利用の満足度が上がった上がったと言っておりますが、これはバスを利用している人に対するアンケートでありまして、利用している人は便利だから利用している、利用していない人は、何らかの不都合があるから利用していないのであって、そここのところの原因究明をしっかりとやっていただいて、今、自分で車を運転していただいている方が、バスに乗り換えられるような対策を打っていただきたいという風に思います。豊川、豊橋、新城以外の地域から流入してみえる高齢者の方も事故を起こしています。ということで、今後、新城市もですね、第二東名の新城インターができる、三遠南信道が開通する車の流れが大きく変わろうとしています。八束穂のほうには企業団地も誘致するという話も聞いています。これから高齢ドライバーがますます増えてくる環境の中で交通の流れも変化をし、高齢者による事故がますます起きるんじゃないかと非常に懸念をしていますので、この会議でこういったことも踏み込んだ検討を、今日は時間も

ありませんので、今後、進めていっていただきたいなと思います。

座長

ありがとうございます。とても大切なお話をありがとうございました。せっかくなので、何かご意見がありましたらどうぞ。村川市民福祉部長様、お願いします。

村川賢一 委員

私のスタンスだとどっちかというドアツードアとそういった小さい範囲のことになりますので、こういったことに関しましては実証といいますか裏付けをきちんとやっていないとなかなかきちっとしたお話に進まないのもですから、デジタル化みたいな格好で利用者の状況を細かく数字化していかないとなかなか説明がつかないのかなと思っています。そういったところで、利用者さんは少ないんだけど手間が掛かる事業であるのかなと思います。また、協力依頼ということではイベントの形というのはなかなかインパクトがあるイベントにしなくてはいけないんだけど実際の利用者がこの地域に少ないものですからなかなか難しいなと思います。

座長

ありがとうございます。

副会長

最近とみに高齢者の交通事故の問題が出てきています。どこでも全国的にそうなんです、それに対して、公共交通が何かできる、やってかなきゃいけない、そうでないと、免許の返納の話が出ましたが、きちんと公共交通政策をやっているところは返納が多いけれども、やっていないところは制度を作ったって全く機能をしない、あるいはもしその人が返納したら全く暮らしていけなくなるので、まさに引きこもり、出歩かなくなる、へたすると寝たきりになるというようなことが増えるということですから、外出をどんどんしていただいて、ただし、安全に外出をしていただくということを保障するために公共交通、非常に重要ですから。先ほどの満足度調査は市民アンケートですから、利用者アンケートではなく、利用してない方も含めて答えてるんですが、当然なんです、利用してもらわないと実質的に役立っているとは確かにいえないこともあります。新城としては、いろんな取組をしてきたんですが、もう一段の取組をしなくてはと思って、北設楽の場合ですとデマンド運行なんかも始めてるということで、新城も鳳来あたりは見直しがまだ十分行われていませんし今一段の見直しをしていくことは、これから何年かの内にやっていって高齢者の皆さんの受け皿となるような公共交通にしていくことです。すぐにはなかなかできないかもしれませんが、交通事故を減らしていく、高齢者の皆さんに安心して暮らしていただけるようなまちにしていくということは非常に大事だということは、冒頭の市長さんのお話の中にもそういうお話は出てたと思いますので、ぜひこういうデータというのは、

特に作手側が事故が多いというある意味衝撃的なのですが、公共交通を一生懸命がんばることが決して間違った方向ではないということをもた明らかにしてくれたんじゃないかなと思います。こういうデータはどんどん出していただいて、具体的にこういう風に変えていったほうが良いというのもぜひお願いしたいなと思います。どうも本当にありがとうございました。

座長

ありがとうございました。では、先ほどの協議事項に戻らせていただきます。事務局さんをお願いします。

事務局

昨年度の乗降調査の数字がわかりましたので報告させていただきます。まず新豊線ですが、昨年6月の2日間の調査ということで、まず1日目ですが、下りで「新城車庫前」で1名降車されています。上りの方は0人、おりませんでした。廃止される部分の人数になります。新豊線の2日目ですが下りで降りられた方が「茶臼山」で1名、「川路」で1名の合計2名、上りですが、乗られた方ですが「新城車庫前」で1名、「川路」で1名の合計2名の方が、廃止区間で降りられて、また乗られています。合計4名の方の利用が2日間ありました。続きまして、作手線でございますが1日目は3名の方が乗られています。「車庫前」で1名、「川路」で1名、「富沢」で1名乗車されています。降りられた方につきましては、こちらも3名みえますが、「茶臼山」で1名、「川路」で1名、「新城車庫前」で1名の合計3名の方が、それぞれ、乗車され、降車をされています。2日目でございますが、下り線、乗車ですね、乗車された方が1名、合計1名です。「新城車庫前」で1名乗られています。上り、降りられた方が合計7名みえます。7名の内訳ですが「富沢」で1名、「茶臼山」で1名、「川路」で3名、「新城車庫前」で2名降りられています。以上です。

副会長

今のデータを聞きますと、この短縮はすごく改善しますね。成績が結構良くなる。廃止区間は全然乗っていないですね。この区間の乗客はどこへ行かれてるんですか。

豊鉄バス株式会社

豊橋方面に向かわれていると思います。

副会長

一番心配になってるのは新城病院なんです。

豊鉄バス株式会社

廃止区間から新城病院までではないです。

副会長

豊橋、豊川方面の方が基本？

豊鉄バス株式会社

廃止区間からは豊橋とか豊川に行かれる方が多いと思います。

副会長

だとすると、バスでは行けなくなるんですが、JRに乗ればいけると。もちろん離れているところもあると思いますが。いずれにしても1便1人以下ですね。1人を大きく割った値です。であれば、実際、ここで乗られている方には支障かもしれませんが、こういうことに対して投資をしていることの効果としては非常に低いというか、まあやむをえないという判断でいいかもしれない。いずれにしてもそういうデータがないとやっぱりまずいので、これからは調べておいてください。

座長

ありがとうございました。それでは、竹本様、先ほど数字がどうかということに対していかがでしょうか。

竹本卯一郎 委員

今、ご説明をいただきましたので、現状は把握できたと思いますが、ここはまた将来、インターの出入りができてくる場所ですね、といったときの対策もあるのではないかと、バスが降りてくることはありませんか。Sバスの運行で2年ほどいろいろと協議に携わってきていろいろ悪いところは直してきて、協議をしてきて、今みますとかなり成績が上がっているようなことでありますので、新豊線の変更によって考えることも必要かなと思います。利用者として、皆さんが納得していただいたほうがよろしいかなと意見を申し上げましたが、良くわかりました。

座長

ありがとうございました。西郷課長様、先ほどの件ご確認をお願いします。

豊橋市（都市計画課長）

異存ございません。

座長

ありがとうございます。では、協議事項1番、2番の件について確認をいただいたということでしょうか。で、追加のバス停の名称変更とバス停の変更なんですけど、

報告ということでお願いします。確認だけさせていただきます。事前に、新城設楽建設事務所さんと新城警察署さんに確認に行かれているということですが、維持管理課長の天野様、バス停の件についてお願いします。

天野健治 委員

直接、この件について受けていませんが、担当のほうからこういう話は来てるよというだけ聞いてまして、これから現状把握をして、市の担当と現状把握をして位置的なものはもう一度確認をしようかなと、それから手続きをしていただければ結構かと思います。

座長

ありがとうございます。交通課長様。

繁原賢一 委員

話は伺っています。バスを待つ方が安全に待っておれる場所であればOKだと思います。

座長

ありがとうございます。バス停の名称につきましては、作手部会での皆さんの要望、Sバスの「杉山大東」についても新城部会での皆さんのご希望ということでございます。特にご意見がなければ、こちらのほうもご了解をいただいたということでお願いしたいと思いますが、はい、協議事項もすべてご了承をいただいたということで終了したいと思います。長時間ありがとうございました。一個だけごめんなさい。つくでバス瓦版がありますが手作りで作られているものですので、ぜひ楽しくお読みください。それから本当は豊鉄バスさんからご紹介いただくといいのですが素敵なパンフレットをお配りいただいておりますのでご活用いただけたらと思います。以上です。それでは、事務局にお返しいたします。

長崎三千男 委員

実は、資料を用意していませんが9月24日にですね、ここにおいでになる加藤先生にお願いしているわけですが、中部運輸局と私どもバス協会で中部管内という形でバスのシンポジウムを予定しております。これは、冒頭、加藤先生からもお話があった交通基本法の制定の動きがある中で公共交通をどうやってですね、皆さんの力で形作っていくかという現実の取組と方向について皆さんとご議論をいただきたいということで、今考えています。呼びかけは自治体さんを通じて呼びかけをさせていただくことと関係機関には案内をしますけども、こういう会議にご出席をいただいた方にもぜひとも顔を出していただいているんな問題意識を持って取り組んでいただけると非常にいいのかなと、国に対する意見も出していくと、もちろん県さんにも、そういうことによって公共交通が確保されていくということに繋がっていくと思いますので、ぜひともご参加をいただきたい。ご案内をさせていただきますので、よろしくをお願いします。

事務局

どうも皆様、大変長い時間になりましたがありがとうございました。

今後の会議の開催予定でございますが、3年間の実証運行期間が今年度をもって終了することになります。その成果・実績等を踏まえ、来年度以降のバス運行のあり方につきまして、ご協議をいただく機会を来年の1月頃をめどに開催していただきたいと思っております。また、その際にはご連絡をさせていただきますので、よろしくお願いいたしたいと思っております。本日は、どうもありがとうございました。