

平成26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26年8月22日（金）午前9時55分から午後12時20分まで

2 開催場所

開発センター3階 大会議室

3 委員（18名中13名出席）

所 属 等	氏 名	備 考
新城市長	穂積 亮次	会長 欠席
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	欠席
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	欠席
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
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	欠席
愛知県新城設楽建設事務所維持管理課長	鈴木 稔幸	
新城市総務部長	清水 照治	
新城市市民福祉部長	請井 洋一	

4 会議次第

- 1 あいさつ
- 2 報告事項
 - (1) バス利用者の推移について（平成25年度路線別実績）
 - (2) 夏休み小学生50円バスの状況について
- 3 協議事項
 - (1) 秋葉七滝線の増便及び運行時刻の変更について

- (2) 市町村運営有償運送（交通空白輸送）の更新承認について
- (3) 市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）の更新承認について（長寿課）
- 4 意見交換
- 5 その他

5 議事の結果

事務局

おはようございます。それでは定刻となりましたので、ただ今から、平成26年度第2回新城市地域公共交通会議を始めさせていただきます。

本日はお忙しい中、新城市地域公共交通会議にご出席をいただきまして誠にありがとうございます。本日は、鳳来地区を走る路線に関する協議事項が多いこと、またたまにはこちらのほうで開催するのもいいのかなという思いから本庁ではなくこちらの会議室で開催させていただくことになりました。前回より少し移動時間等かかってしまうことになり、誠に申し訳ございませんでしたが、よろしく願いいたします。

それでは早速次第に基づき始めさせていただきたいと思いますが、本日会長であります市長は、他の公務の関係で欠席させていただいておりますのでご了承をいただきたいと思います。

それでは、副会長であります加藤先生の方からご挨拶をいただきたいと思います。よろしく願いいたします。

あいさつ（加藤副会長）

おはようございます。先日別の地域公共交通会議に出まして、そのバス業者さんがうちはもう運転手が全く足りない状態になっていて、この見込みだと今の規模で路線バスとかコミュニティーバスができないのでやめさせてもらいたいと。お金をくれてもやれないと、そういう話が出てきました。

実は全国的に運転手さんが不足しているということで、豊鉄さんも苦しんでおられると思うんですが、かなり現実的に運転手が足りないので減便とか廃止というのが出てきているという状況です。その原因は待遇があまりよくない、結構きつい仕事である、その割に世間で尊敬されないとか、いい仕事だと思われていないというそういう状況になっているということがあると思います。

一方で地域貢献というか、この地域で移動の足を守るということが非常に大事だということがまず共通認識としてあって、その仕事として運転手というのをやるというのであれば、そういう募集をすると結構来てくれるというの全国的にはあるみたいです。

そういうのを見ていると、本当これからきちんと公共交通なら公共交通、ほかみんなそうですね、いろんなものが人手不足とかってことになるので大変なんですけど、きちんと地域を良くするための仕事であって、苦しいこともあるんですけどやりがいがあるのでないと本当に難しいと思っています。その意味で新城の公共交通会議で今日もいろんな議案が出てきますが、こういうことをきちんと話し合って議論して、また実際に反映することで、地域でより良くすることに貢献できると。その担い手として例えば運転手さんが毎日その皆さんを運んでくれる仕事をがんばっていただければというのは特に大事なことと思っています。ここではそういう環境づくりができるような、やはりがらがらで一体全体なんのために自分は運転しているのかわからないとか、あるいはきつい割には報われないとかということがないよ

うな、逆に乗っている皆さんも本当にありがたいなと、これがあることで地域に住んでいける、ずっと楽しく暮らしていける地域であると思えるような公共交通作りをやらなければいけないという思いを新たにしているところです。

国の成長戦略とかあるいは11月の地域公共交通活性化再生法の改正とかを見たら、そういうことが非常に大事だということが国全体の今後の方針として書かれている。ただ書かれているだけではしょうがない。それで実際に実施していくのは我々この現場ですので、そういう気持ちをもって是非取り組んでいかなければいけないと考えています。なんだか大それた話をしてしまったんですが、一つ一つきちんと吟味して、できれば特に事務局が気付かないこととか、実際こうだからもっとこういうのはどうなんですかということとは忌憚なく言っ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。

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た方を報告させていただきます。公益社団法人愛知県バス協会専務理事の古田様、豊橋鉄道労働組合中央執行委員長の長坂様、新城市社会福祉協議会会長の瀧川様、新城警察署交通課長の肥田様でございます。

また、先日郵送で送らせていただきました、本日ご協議いただく会議資料の中で、差替えをお願いしたい資料がございますので、机上に配布させていただきましたのでよろしくお願いいたします。

それでは、議題に入らせていただきますが、これからは夏目座長の取り回しにより会の進行をお願いしたいと思いますのでよろしくお願いをいたします。

夏目座長

皆様ありがとうございます、本当にお忙しい中いつもありがとうございます。先生が今お話しされたことを聞いていてちょっと思ったんですけど、守り育てる会というのもですね、まあバスの運転手さんを接待する必要はないんですが、原田さんがやって見えるアユのヤナ場とかですね、利用者の方と食事会をやって交流するとか、そういう人間味がつながるようなきっかけとかがあると、職業人としての気持ちが変わるかなとちょっと思いました。ありがとうございます。

それでは報告事項から始めさせていただきたいと思います。中尾さんなんかあったらとにかく言ってくださいね。中尾さんに理解していただくということ前提にやっていきますのでよろしくお願いをいたします。では報告事項の1番「バス利用者の推移」について、事務局さんお願いします。

事務局

それでは、平成25年度の利用者の推移について報告させていただきます。お手元の資料の1-1ページ、資料の1をご覧ください。利用者数の推移についてですが、まず最初に全路線を集計したものを一番初めのページに、それ以降に各路線ごとに集計したもの、そのような構成で綴っております。

簡単なページの構成の説明なんですけど、一番上の表につきましては、年度ごとに並べ月別の乗車数を集計して、一番右側の合計欄でその年度の乗車された方の人数を表しています。なお、小中学生が通学に利用していただいている路線については、この合計欄の右側に黄色で示した2つの欄を追加してあります。内容としましては、先ほどの合計の乗車数から小中学生の利用者数を差引いたものを「子供控除

後」として示し、最も右側の黄色の欄には小中学生の通学利用者数を「子供利用」と表記してあります。

次に、中央の段右側の棒グラフは、先に説明しました合計欄の利用者数を青色の棒グラフで示してあり、その横にある茶色のグラフは合計利用者数から小中学生の利用者を除いたものを横に並べてあります。最後に下段の表及びグラフでは、各路線沿線の人口とその中の65歳以上の人口を、数字と棒グラフで示してあります。

それでは、1-1 ページ、全路線の利用実績から報告させていただきます。1-1 ページをご覧ください。

全路線の利用状況としては、平成24年度が167,834人の利用があったのに対し、25年度は約3,900人の利用者が減少し、163,947人となりました。小学生の定期券の利用者数につきましては24年度・25年度ともに同じ利用者数でありましたが、中学生の利用者数が大きく減少しており、平成24年度には70人の中学生の定期券利用者がいましたが、25年度には61人に減少したため、約1,700人の減少となっております。また、小中学生の利用者数を除いた状況を見ても平成24年度に比べ減少傾向となり、24年度の利用者数が82,633人であったのに対し、25年度は80,392人と、約2,200人の減少となりました。

続いて、路線別の利用実績に移らせていただきます。1-2 ページ、北部線をご覧ください。

この路線につきましては、前回の交通会議でご協議ご承認いただいた路線で、東郷東小学校の児童の輸送と、高齢者の通院や買い物などを支えている新城地区の北部と市中心部を結ぶ路線です。表の中央段の折れ線グラフをご覧くださいと、8月のところが例年へこんで落ち込んでいる訳なんです。こちらにつきましては小学生が夏休みに入り通学に利用されなくなることにより8月は落ち込みが目立っております。合計利用者数は横ばいの状態となりましたが、通学児童の利用を除いた利用者数だけを捉えて見てみますと、平成24年度に比べて約1,000人、15%程度の減少となりました。

少し前に運行をお願いしている事業所の方と話をすることがあったのですが、その中で北部線の定期券を利用していた高齢者の方が、25年度になってから全く顔を見なくなってさみしくなると、という話をされていたのをこの表を見ながら思い出したんですけれども、その話が今回の北部線利用者数の減少にどの程度影響があるかというのはちょっと不明ですけれども、高齢者が突然外出できなくなる可能性というのは、一般の方よりも多いのかな、と考えまして、北部線に限らず高齢者利用の多い新城市の路線にとって、利用者数が減少する要因の一つに、例えば入院ですとか施設入所などで外出したくても在宅での生活がままならなくなった方、というのが要因としてあるのかなという風に表を見ながら少し感じております。

続きまして、1-3 ページ西部線をご覧ください。この路線の主な利用者は高齢者であり、小中学生の通学には利用されていないため、先程の北部線のような8月の落ち込みは見られません。また利用者数は、25年度・24年度ほぼ同じ横並びの状態となっております。この路線は、新城市の全路線の中で沿線人口並びに65歳以上人口が最も多い地区を走っている路線になりまして、緩やかではありますが沿線人口も増加傾向にあります。平成26年度に入って間もなくでしたが、西部線沿線の区長さんからバス停を新設できないかという相談を受けたことがありまして、話を聞いていくと西部線沿線には古くからの住宅団地がいくつかありまして、そこにお住いの高齢者の方の家から既存のバス停まで距離が少しあることから、もう少し近くにバス停がほしいというご相談でありました。他の路線よりもこの西部線につきましては人口・高齢者ともに最も多い地区を走っている路線となりますので、バスに対する潜在的なニーズが高い路線ではないかと考えております。

続きまして、1-4 ページ、1-5 ページをご覧ください。1-4、1-5 ページにつきましては吉川市川線、中

宇利線となりますが、こちらの路線の主な利用者としては、吉川市川線については舟着小学校の通学児童、中宇利線については八名小学校の通学児童、共に小学校の通学児童の輸送が主な状況となっております。利用者数の変化は少ないものになっております。

次のページに移りまして、1-6 ページをご覧ください。1-6 ページの作手線は新城地区と作手地区を結ぶ路線となります。この路線の主な利用者につきましては新城地区から作手地区の高校、またその逆のパターンもあると思うんですが、高校生の利用が多く、また高齢者の方の利用、その主な利用者としては高校生と高齢者というものになります。この作手線につきましては平成 22 年 10 月から運賃をゾーン制とし、朝夕の高校生の通学便を増便したという状況もあって学生の利便性が向上し、利用者は増加傾向にあります。

続いて 1-7 ページ本長篠海老線へ移ります。1-7 ページの本長篠海老線につきましては、学校の登校日のみ運行を実施しております。この路線の主な利用者につきましては、沿線にお住いの小中学生がメインとなっておりますので、運行についても登校日に合わせた形の運行となります。そのため、例年 8 月につきましては格段に利用者の数が落ち込んでいます。

引き続きまして 1-8 ページから説明をさせていただきます。ここからは鳳来地区を走っている路線となります。1-8 ページは布里田峯線になります。この路線の主な利用者は鳳来中学校の生徒さんです。鳳来西小学校の児童の方も併用している、スクールバスとしてこのバスを使っておりますが、乗車の数の中には子供さんの数は入れておりません。中学生の利用者を除いた一般の利用者はかなり少ないものの、利用者については毎年このような形でやや横ばい状態となっております。この路線は沿線人口に占める 65 歳以上の割合の方が一番高い地域で、45.2%の高齢者率となっております。

続きまして 1-9 ページに移ります。秋葉七滝線になります。この路線は鳳来中学校、東陽小学校への通学者と、そのほか高齢者の方が利用をしております。平成 24 年度に比べて 25 年度の小中学生の子供さんが減ったものですから、少し合計の利用者が減っております。それ以外、子供さん以外を除いた形では利用者は横ばいです。

次のページへ移ります。1-10 ページ長篠山吉田線をご覧ください。この路線につきましては鳳来中学校の生徒さんが通学に使っております。中学校の利用者が 24 年度に比べ 5 人減ったことも影響もありまして、約 1,900 人の方の利用者が減っております。この路線は鳳来地区を走る 4 路線がある中では高齢化率が最も低い路線となります。

引き続きまして 1-11 ページ塩瀬線となります。この路線は鳳来西小学校の子供さんと高齢者の方が使ってみえる路線になります。平成 25 年度につきましては児童の利用者が 3 人増えましたこともありまして、合計利用者が増加しております。この路線につきましては先ほどの 1-2 ページに記載されました北部線への乗り継ぐことが可能な路線であり、新城市内の中心部にある市民病院や大型商業施設へ行くことが可能となっております。この状況が周知されつつあることより、一定の利用者の確保につながると考えられております。また、一部の区間が重複する塩瀬線と布里田峯線については、乗り継ぐ際に乗継券を発行して、2 路線の運賃を 1 路線の運賃として乗車できるよう 25 年度から行っています。これからも PR して利用の増加をしていきたいと思っております。

1-12 ページからは作手地区を走る路線となります。1-12 ページは守義線ですが、守義線は作手地区の中心から北側の幹線道路を通るバスとなっております。右下の四角内を中心に説明をさせていただきますと、守義線につきましては、作手中学校と新城東高校作手校舎への通学利用が全体の 60%を占めてお

ります。中学生の人員数につきましては上段の表右上子供利用の欄に記載があります。戻っていただきまして、高校生については平成 24 年度と比べ利用実人員が 3 人から 1 人に減ったため、ここには記載がありませんけれども、述べ利用人員としては平成 24 年度が 1,401 名、平成 25 年度が 454 名で約 1,000 名弱の減となったことにより、全体の合計利用者が減少する要因となっております。なお、子供、高齢者利用分を除き、一般利用者だけを見ても、利用者についてはほぼ横ばいとなっております。この路線は全路線の中で沿線人口の減少率が最も高くなっているものの、65 歳以上の人口は横並びであるため、高齢化率が年々上昇している地区となります。

最後のページになります 1-13 ページは、つくであしがる線になります。作手地区の広いエリアをカバーする為、曜日ごとに違うルートを設定している路線です。この路線を利用する児童や学生はほとんどいないため、主な利用者は高齢者となります。沿線人口は減少しているものの、65 歳以上の沿線人口は増加しており、高齢化率も 40%を超えました。年間の利用者自体としては決して多くはありませんが、高齢者の通院や買い物をするための路線となっております。簡単ですが説明を終わらせていただきます。

夏目座長

ありがとうございます。皆様なにかございましたら。

佐宗委員

1-10 ページの長篠山吉田線の利用者について、ちょっと私が聞き漏らしたかもわかりませんが、中ほど下の棒グラフ、24 年度に比べて 25 年度がちょっと増えていますが、これはなにか大きな原因があったんですかね。ちょっと聞き漏らしたかもわかりませんので念のためにお聞きします。

事務局

一番下の段の真ん中のグラフ、青色とオレンジのグラフですか。

佐宗委員

これは沿線人口のやつか。

事務局

はい、沿線人口の 65 歳以上の方が 24 年度に比べて 25 年度が増加している。

佐宗委員

これは沿線人口が増えているということですね、これは。

事務局

そうですね、沿線の人口も若干増加と。

佐宗委員

そういう意味ですね、わかりました。

小川委員

ひとついいですか、初めて出てきて中身のことをよくまだ十分把握してないんですけど、1-4と1-5の2路線、これは児童さんの利用が主な路線なんですよ、ここだけ8月があまり減っていないっていうのは何か理由があるんですか。児童さん利用の場合8月がぐんと落ち込むような、これはあまり関係ないということなんですか。ちょっと単純な質問で申し訳ないんですけど。児童が利用の場合は8月は休みでグリーンと減っていますけど。

事務局

そうですね。

長縄委員

これは定期券を買っているからこれでカウント的にはこうなってしまうということで、実際的には小学生が乗られるので。

夏目座長

なにかございましたらお願いしたいと思えますけど。この65歳以上の方の割合っていう数字って結構びっくりしますね、数字で並んでこの率が上がっていくのって請井さんなにかしゃべってください。

清水委員

いいですか、先ほど佐宗委員さんが言われた長篠山吉田線、1-10ページですが、これ24年までと23年以前とかなり差が大きいんですけど、これは24年から黄柳野小学校という形で統合されて、統合の条件でスクールバスを導入したことによってこの長篠山吉田線の利用者が極端に減ってしまったということかなと思います、今後もそういう学校統合の関係でこういった数字がいろんな路線で出てくるのかなということで心配をしております。その場合はまた行政としてもいろいろな形の対応をしていかなければならないと思っております。

請井委員

今座長からお話のありました高齢化率の関係ですけど、やはりご覧のとおりですね、特にこの鳳来地区作手地区を走っている沿線の人口の分布と高齢者の割合はご覧のとおりということで、人口は減っていく中で高齢者の割合が高くなりますので、こういう形で率を出しますとやはりまだまだこの地区についてはどんどん数字が高くなっていくという傾向がまだ続いていく状況ですので、この中でどういう風にバスを使っていたかということも非常に大きな課題かなという風に考えております。

夏目座長

ありがとうございます。先生何かありますか。

加藤副会長

単に利用者の合計を出すよりもよほどわかることが多いなということですね。子供利用というのは大半が通学なので。例えばですが、65歳以上人口当たりの利用者、つまり、1年間に65歳以上の方に限った場合に何回利用しているかという値を出して評価するのがいいんじゃないかと思って、ほかの都市でもやっていただいたりもしてはいますが、かなり大きく差がありますね、都市によって。

でありますし、利用者が少ないところが需要が少ないわけではなくて、きっと本当に行きたいところに行けないとか、あるいはただ知らないだけとかって言うのはあるかもしれないですね。だからそういうところは、思ったよりも少ないのはなぜかということにはきちんと地域で考えてもらえるといい。ということで、この値はもちろんここでも議論すればいいんですけど、まさに守り育てる会をやっていくときには基礎的なデータになるので、是非活用してほしいと思います。

あとは、高齢者は全く減らず人口だけ減っていくという、非常に辛いパターンですね。やはりこれは事実ですから、しっかり直視して、別に交通だけでなく、総合的に何をやらなければいけないのかということはかなり考えていかなくてはならないことですね。当然市役所の中ではいろいろ考えておられると思うんですけど、その中で交通が何ができるのかということです。何ができるのかということを実現するためにこの路線があるのに、そのできるということをやってもらっていないとか、あるいは逆に思ったとおりのことに使ってもらっている、あるいは思いもしなかったことに使ってもらったということを見つけ出す作業をして、今この主な利用者とか右下のところに色々書いてありますが、このコメントをもっと地域の皆さんに書いていただくというのがいいと思っています。

夏目座長

ありがとうございます。よろしいですかね、とりあえずまた後程でも結構ですのでご意見いただけたらと思います。では次の「夏休み小学生50円バスの状況」について、報告をお願いします。

事務局

それでは、先程連絡させていただいたように差し替えの方をお願いしたいと思います。お手元にありますA3の2枚を使って説明をさせていただきます。まず資料2の方から説明をさせていただきます。

こちらの方は豊鉄バス株式会社様からデータをいただきました数値を表にしてございまして、そちら25年度26年度を比較してございまして、7月19日から夏休みが始まりまして、8月19日までの32日間数字を拾いました。26年度のところをご覧ください。この32日間における営業所ごとの利用実績でございますが、合計で7,159人が利用されております。内訳といたしまして、上から順に豊橋営業所につきましては合計で5,787の方が利用され、1日平均180.8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857人が利用されてございまして、1日平均は26.8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515の方が利用され、1日平均16.1人となっております。

表の下の折れ線グラフになりますが、こちらの方は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ございまして、青色が新城営業所となっております、実線の方が昨年度の実績、破線が今年度の実績となっております。比べますと破線の方、今年度の方が少し減っているのがお分かりになると思います。またその折れ線グラフの横にあります棒グラフにつきましては、昨年と同じ時期と比較したものでございまして、豊橋営業所、新城営業所につきましては、赤色、青色になっておりますが、こちら少し昨年と比較しまして利用者が減っております。これからの伸びに期待をしたいと思ってお

ります。

次の資料 2-2 をご覧ください。こちらの方はSバスの状況になっております。こちらの方も夏休みに入りましてから 8 月 19 日までの 32 日間における路線ごとの利用実績の数値をあげてあります。こちらの方 25 年度 26 年度比較いたしまして、26 年度の欄をご覧ください。上から北部線につきましては、現在 8 人、西部線 5 人の利用となっております。それから日曜日の運行はありませんが秋葉七滝線で 17 人、長篠山吉田線で 11 人、布里田峯線で 8 人、塩瀬線で 4 人、守義線で 8 人、つくであしがる線で 0 人、作手線で 118 人、また上の表に戻りまして、26 年度中宇利線が 14 人、吉川市川線が 7 人、合計で 200 人の利用がありました。

昨年と比較いたしまして、全体に伸びておりますが特に作手線が大幅に伸びております。豊鉄バス様に乗降場所をお聞きしましたところ高里から、作手の総合支所にあるところなんです、高里から新城栄町・新城駅口バス停までの利用がほとんどを占めているとお話をお聞きしました。この話から推測なんです、JR を使ってのお出かけや地元商店での買い物、また新城図書館に出かけていただいた子供さんが多かったのかなと思っております。

本年度は、夏休み小学生 50 円バスを知っていただくということで、情報発信に力を入れてまいりました。広報しんしろ、新城市商工会会報に 2 回掲載していただきました。チラシを各戸に回覧しました。また、老人クラブ連合会様の協力をいただきまして、安全・安心推進総決起大会でチラシの配布を行いました。この時チラシを見られて「孫と一緒にバスで設楽原歴史資料館へ行ってみようかな」という声もいただきました。大変うれしく思いました。また、商工会が行っています軽トラ市で、小学生対象のイベントが行われましたので、そこでチラシ配布を行いました PR をしました。昨年同様ですが防災行政無線とケーブルテレビ、ホームページを使ってお知らせをしました。特にケーブルテレビにおいては、「ぶらり S バスの旅」と題しましてナビゲーターに実際にバスに乗車をしてもらいまして観光地を巡ってもらいました。こちらの方 2 回企画しまして 1 回目は鳳来寺山周辺の紹介、2 回目は子どもナビゲーターによります鳳来にあります阿寺の七滝の紹介を放送してまいりました。

このように情報発信をしてきまして、うちの行政課の方に電話での問い合わせとか案内入るようになりまして、「バスで豊川市民プールに行きたいのでどのように行けばいいですか」とか「バスの時刻を教えてください」などのお問合せがありまして、成果はあったと実感しております。

今後の見込みですが、昨年度の豊鉄バスさんの全管内の利用者数と比較しまして、本年度分は 8 月 19 日までのデータであります、686 人減の合計で 7,159 人となっております。あと残り夏休み少なくなってまいりましたが、1 日平均利用者が 223 人となっておりますので、この数字を使って積算してみますと、全期間の利用者数はおよそ 9,835 人位となりまして、およそ 879 人の利用減となることが見込まれますが月末に子供向けのイベント等が、この鳳来総合支所近くの「ふれあいパークほうらい」で予定されていますので、これから利用が増えることを期待しております。

この夏休み小学生 50 円バスを通して、子どもたちがバスに関心を持ち「バスの魅力」を体験することができたならば大きな成果になっていると考えているところでございます。

以上で夏休み小学生 50 円バスの報告を終わらせていただきます。

夏目座長

ありがとうございます。何かございましたら皆様お願いいたします。

事務局

それから、手元に定規を配らさせていただきました。今年度夏休み 50 円バスということで、50 円バスの定規を東三河一体で本数割り当てで配らせていただいたのも大きく伸びたのかなと思っております。またこちら新城市独自の定規を作らせていただきました。こちらの方は子供をターゲットになにか仕掛けをしていく際に使っていこうかなと思っております。子供が動けば保護者、おじいちゃんおばちゃんも動くかなというところがありますので、これからちょっと記念品とかそういうのを渡して仕掛けを作り、利用していきたいと思っております。

夏目座長

豊鉄さんそれでは。

長縄委員

豊鉄バスでございます。補足でございますけれども、先般 8 月 20 日の千郷小学校出校日にあわせて、乗った方、子供さん方につきましてはカンバッチの配布行っております。また定規でありますけども、8 月 5 日とそれから 21 日になりますが、八名小学校、それから舟着小学校に小学校の方で乗った方につきましては定規を配ったといったことで PR も行っておりますと、というのを補足させていただきました。

夏目座長

ありがとうございます。是非 50 円バスを一回使っていただいてまた継続してバス使っていただくってような、何かそういう風になっていただけたらいいと思います。また今年は今年でしっかりがんばっていただいたんですが、また来年に向けてなにかこんなことをするといいいかなみたいなことでも結構ですので是非いただけるといいかなと思いますけど。老人クラブさんご協力をいただいたということで、佐宗先生是非ご意見を。

佐宗委員

年寄りには孫に引かれていくだけですから。

夏目座長

わかりました。中尾さん何かありましたら是非。

中尾委員

今まではこの 50 円バスの存在を知らなかったんですけど、子供が小学校にいながらも。今年はすごい PR をされているなというのをこの会議に出席しているだけではなくて、すごい肌で感じていたので、まだ乗っていないんですけどちょうど明日利用させていただこうと思っています。

夏目座長

ありがとうございます。先生しゃべりますか。

加藤副会長

新城市内は非常にいいとして、豊鉄バスさんの管内の所で減になっているのはなんでだろうなという、そこに聞きたいことは集中するわけですけど、何か見解はありませんか。

長縄委員

特にこちらで調べたというわけではないですが、その前の年度から 25 年度はかなり伸びたということもございますので、そういった意味ではかなり周知が行き渡ったのかなといったことでの、24 年度から比べればかなりこの 25 年 26 年は伸びていますので、そういったところで落ち着いた分なのかなというのが我々の分析といったようなことでございます。

加藤副会長

今年天候が結構悪い日があったと思うのでその関係かもしれませんし、もっと違う理由なのかもしれませんが。そういうのを差し引いてそんなに減っていないということであればいいのかなと思います。でもやっぱりまだまだ潜在需要はあるんじゃないかなという気はしますよね。例えば豊橋の管内で 1 日 200 とか 300 とかっていったら、往復は普通していると思うので、その半分でしょ、利用した人は。だからちょっと理由は精査してまた教えていただければと思います。

夏目座長

ありがとうございます。なにかありましたら、よろしいですかね。なんかこう、たぶん来年もやられると思うので、なんかこうできるといいなど。さっきおっしゃったみたいにイベントに張り付く形で 50 円バスが動くとか、あとはなんでしょうね、おじいちゃんおばあちゃんと一緒に乗るといいことがあるとかですね、あとやはりさっき佐宗さんが言ってくださったんですけどおじいちゃんおばあちゃんを連れ出していただくとかですね、そうすると健康になるとかそういうのも、なんかそういうのをやってですね、そういうのがあるといいかなと勝手に思いますけど。

加藤副会長

自由研究でなにかやってもらうとか。

夏目座長

先生が自由研究でバスを研究するんですって。

加藤副会長

バスかどうかはわからない、出かけて地域のことを調べるとか。

事務局

そうです、自由研究という声もちよっと遅くなっちゃったんですけど校長会というのがありまして、そこでそういう夏休み宿題みたいなのを出したらどうかという案も教育委員からいただきました。そ

ういう仕掛けもできるかなと思っております。

夏目座長

それでは後程何かあったらまた言ってください。では協議事項の方に入ります。1番の「秋葉七滝線の増便及び運行時刻の変更」についてよろしくをお願いします。

事務局

それでは、3-1 ページ、資料3の「秋葉七滝線の増便及び運行時刻の変更」について説明させていただきます。

まず 3-2 ページ、路線図をご覧ください。赤色で示してあります秋葉七滝線は、本日会議を開催しております鳳来総合支所のすぐ近くにありますが本長篠バスターミナルを起点としまして、下平・中央集会所前・阿寺・巢山とまず下側を走りまして、右上の終点向久保へと進みます。ここで折り返しまして、巢山まで一旦戻り、今度は路線の上側を走りまして、細川・睦平とぐるっと一周するような形で走りまして、再び中央集会所前へと戻り、再び下平を経由して本長篠バスターミナルへと戻る路線になっております。

この秋葉七滝線なんですけれども、3-2 ページの路線図の中央やや上の部分に、中央集会所前というバス停の記載があるかと思うんですけど、ここに記載してあるバス停の近くに東陽小学校という小学校がございます。この東陽小学校へ通う児童さんに利用されておまして、児童は中央集会所前バス停から約10分程度歩いて学校へ向かうと、そのような形になっております。

本日協議をお願いする内容としましては、中央集会所前バス停より前に乗車する児童、具体的にはバスターミナルからすぐの浅畑・下平バス停で乗車する児童なんですけど、こちらの児童につきましては乗車する時間がかかなり早い状態になっておまして、中央集会所前バス停にだいぶ早く着いてしまうという状況になっております。始業時間までかなり間があいてしましまして、その間学校で待っていなければならないそういった状況が現在生じております。

一方、中央集会所前バス停よりも後に乗車する児童、具体的には巢山・細川広見・睦平そういったところのバス停で乗車する児童については、中央集会所前バス停に到着する時には、すでに始業時間に間に合っていないという状況が生じておまして、今回はこれを解消するため、運行時刻の変更と1便増便を行いたいというものになります。

3-1 ページをご覧ください。中央の表の一番左側にバス停の名称を上から順に並べてあります。次の列に現行の時刻表というのに書きまして、第1便と第2便の運行時刻、これを学校の始業時間に間に合うように直すために、現行より6分早めるというように、ちょっと太枠で書かせていただいたんですけど、それぞれ6分早めた時刻を改正1便改正2便という風に記載してあります。東陽小学校に通うために児童が利用するバス停と、その時間帯については一番表の左側のバス停のところをちょっと色をつけてまして、太線で囲ってあります。そちらの着色してあるバス停のところに児童さんが乗ったり降りたりするバス停と時刻となっております。

それではまず中央の表の浅畑・下平バス停をご覧ください。現在このバス停で乗車する児童につきましては、現行の時刻表でいきますと、7:08から7:10の間にバスに乗車しまして、中央集会所前バス停には7:15頃には到着することになります。バス停から学校までは約10分かかるといことなんです

けど、始業開始時間は 8:15 であることから、始業開始までのかなりの時間学校で待たなければいけないといった状況になっております。一方、中央集会所前バス停で、先発で乗りました児童が下車した後は、阿寺～巢山～向久保へ進み、折り返してから巢山バス停で児童を乗車させます。その後に細川広見・睦平でそれぞれ児童を乗せ、中央集会所前へと戻ってまいります。中央集会所前バス停に到着する時間が 8:08 であるため、バス停から学校まで 10 分歩いている間に、始業時間である 8:15 分を過ぎてしまい、学校に間に合わない、そのような状況になっております。

そこで、まず始業時間に間に合わない巢山・細川広見・睦平方面の児童が始業時間に間に合うように、現在の 1 便・2 便の運行時間を 6 分早めることとしたいと考えております。具体的な時間につきましては 3-1 ページの表の中央、改正 1 便・改正 2 便と記載された運行時刻をご覧ください。運行時刻を改正することで乗車時間が早まりますので、中央集会所前バス停には 7:59 頃には到着できると考えております。ここから 10 分歩いても始業時間である 8:15 には間に合うので、学校始業開始前に学校に到着できるのではないかと考えております。

続いて、1 便 2 便をそれぞれ早くしてしまうということで、中央集会所前よりも先に乗る浅畑・下平方面の児童の乗車時間が 6 分早めるとさらに早くなってしまいます。そのため、新たに通学時間帯に適した便を 1 便増便したいと考えております。これが 3-1 ページの表の右側に記載してある新設 3 便と書かせていただいたものになります。こちらの新設 3 便につきましては、隣接しております路線の長篠山吉田線の車両を利用することで対応したいと考えております。3-2 ページに戻っていただいて、長篠山吉田線の路線図の説明なんですけど、3-2 ページの青色の実線で示した長篠山吉田線をご覧ください。長篠山吉田線についても秋葉七滝線と同様、本長篠バスターミナルを起点とし、黄柳野・竹ノ輪・山吉田地区を走り、再び本長篠バスターミナルへ戻ってくる路線となります。この長篠山吉田線の第 2 便が走行を終え、本長篠バスターミナルへ帰ってくるのが 7:46、次の第 3 便として再び運行するのが 9:30 となりますので、次の運行時間までに時間がありますので、本長篠バスターミナルへ戻ってきた長篠山吉田線の第 2 便の車両を、秋葉七滝線の新設 3 便として利用したいと考えております。

浅畑・下平地区の児童については、この新設 3 便を利用することで中央集会所前バス停には 7:58 頃の到着ということで、現行よりもかなり遅い時間で学校に到着ができるようになりますので、今までのような始業開始までかなり学校で待つという状況が改善できるものと考えております。この変更案については、5 月 22 日、ならびに 7 月 4 日に守り育てる会を開催させていただきまして、沿線区長や父兄代表者、小中学校の先生を含めた関係者の方々と話し合いをさせていただいて、理解をいただくことができました。また、新城設楽建設事務所並びに新城警察署へも平行して相談をさせていただき内容の確認をしていただいております。

最後になりますが、変更の実施時期については、周知期間等も必要だと考えておりますので 10 月 1 日から実施をできればと考えております。以上簡単ですが説明を終わらせていただきます。

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ます。

佐宗委員

東陽小学校の子供たちが大野の中央集会所のバス停を降りて小学校まで約 10 分くらいかかるので、始

業時間に遅れると言われましたが、今子供たちは遅刻のような形になる訳ですか？そんなに早く小学校は授業をやっているの？もっと遅いと思っていたんだけど。8:15 に間に合わないから、と説明があったけれども。

事務局

今は変則的な時間割を組むなどをしていまして、掃除の時間を削ったり授業と授業の間の時間を削ったりするなどしています。

佐宗委員

小学校は 8:15 から始業をしているんですね。認識不足で失礼しました。小学校と言えば 8:30 とか 40 分とかに授業が始まると、昔の感覚でいたものですから失礼しました。

原田委員

どうしてバス停から学校まで 10 分の距離を歩かせるんですか？学校に乗り入れすることはできないんですか？

事務局

バスそのものが乗入ということですか？

原田委員

そうそう。

事務局

現在秋葉七滝線で使用している車両は、58 人乗りという大きいバスを使用しているため、乗入は出来ません。また、旧街道である大野商店街は道路も狭い状況です。

原田委員

分かりました。じゃあしょうがないですね。

愛知運輸支局 鈴木委員（小河原委員の代理）

愛知運輸支局の鈴木です。本日は小河原の代理で参りましたが、連絡不足で申し訳ありませんでした。

本日の図面でいくと中央集会所前までの破線部分が新しい系統になると思います。中央集会所前と小野バス停部分にも破線が付いてますが、ダイヤを見ると中央集会所前までとなっているわけですが、どの部分で転回する予定ですか？中央集会所敷地の中でグルッと転回する予定ですか？

事務局

このまま国道が続いていますので、中央集会所以降は回送となります。

鈴木委員

路線、つまり人が乗っている部分はどこまでなのかを確認したいのですが。

事務局

人が乗るのは中央集会所前までです。

鈴木委員

中央集会所前までですね。わかりました。図面の点がいらぬということですね、それなら結構です。ちょっと先の話になってしまって恐縮ですが、この後有償運送の更新が出てくるわけですが、その概要が資料 3 の内容が反映されてない部分がありますが、これは協議が調った時点で修正するという理解でいいでしょうか？

事務局

はい。

鈴木委員

わかりました。ありがとうございました。

夏目座長

他に何かありましたら。先生いいですか？

加藤副会長

先程の中央集会所前から小学校までの距離がどうなのか、という点については私も気になっていたことで、前からの車両をずっと使っていると思うんですけど、結構車齢がきてますよね。その車両は何年か先に置き替える時に、小型化することを考えていますか？ また、現在最大でどの位乗車する方がいますか。

事務局

車両については入札手続きを先日行いまして、サイズを小さくする段取りを進めているところで、今 58 人乗りというお話をしましたが、実際には 58 人も乗車することは無いということを運転手からも報告として聞いていますので、これらを踏まえてもう少し小さい車両に変更する準備をしています。先生がおっしゃった老朽化もありますので、変更する準備をしています。

また、守り育てる会での住民からの話の中からも、もっと学校の近くを走らせたならどうなのか？という意見も出たりしましたので、バスの小型化の話も交えながら、皆さんの総意があればもう少し利用しやすい路線となるような変更もできますよ、というお話を育てる会の中でも提案させていただきました。

加藤副会長

小さい車両を入れるということは、安く運営する為と多くの方が考えますが、それよりも大事なこと

は、狭い所でも通れ、今までよりも施設などの近い場所に停留所を設置できるとか、こまめにお客さんを拾えるようになるということがメリットだと思います。ですのでその辺と一体的に考えて、車両購入を考えていただきたいと思います。その車両の置き換えのタイミングはいつからですか？

事務局

納期としまして、今年の12月末を納期として考えています。

加藤副会長

そうすると来年4月には（路線を）変えられる可能性はありますか？

事務局

秋葉七滝線のバス車両の入札を先日行いまして、12月末を納期としています。

加藤副会長

ですので、車両が更新された後、来年4月頃に路線を変えられる可能性は考えられますか。今回の見直しについても、本来ならば9月からが良いわけですよ。学校の始業は9月からなので。これを10月から行う予定ということがピント外れだということです。次だったら4月でしょ。そういうことも考えながらやってほしいと思います。

それから中央集会所前というのは、そういう集会所があるわけですね？

夏目座長

はい、あります。

加藤副会長

中央集会所という名前なんですね。鳳来の中央集会所ということ？。新城の中央ではなく鳳来の中央集会所ということ？昔からこの名前だった気がするので、分かりやすい名前であればいいです。

あと、今回の新設3便ですがこれは土曜日運行する必要はありますか？

事務局

子供の利用が主であるということになりますので、土曜日はいらないと考えています。

加藤副会長

つまり東陽小学校登校日運行という風を書くべきではないかと思います。だからもしかすると土曜日登校もあるかもしれないので、そうすべきではないかと思います。

事務局

前回ご協議いただいた東郷東小学校と同じような条件を付けるということですか。

加藤副会長

登校日でなければ全くこの便には乗らないいでしょ。だから登校日のみの運行でいいのではないかと思います。月～金としてしまうと土曜日に登校があるかもしれないので、登校日運行にしておいた方がいいのではないかなど。登校日が日曜日の場合があるかもしれないので、その辺はよく考えておいてほしいと思います。

あと関連して、改正1便の5:53発ですが、これはどういった方が利用しますか？中学生の部活とかそういった感じですか？この便はいるわけですか？

事務局

そうですね。これは鳳来中学校へ早い時間に通う生徒のために必要となります。

加藤副会長

これは1便がそういう方が対象で、2便に中学生が乗車しても間に合う状況ですか。先程佐宗委員からも発言があったように、2便は中学の始業に間に合うんですか。

事務局

今回変更の提案をいただいた対策委員の資料を見ると、たしか中学校も間に合っていない、若しくはギリギリだと、記憶があいまいですが指摘されていたと思います。

加藤副会長

今回8:16を8:07とすることで、中学校に間に合うようになる可能性は高まりますか。

傍聴者（対策委員）

現行は間に合っていないです。

加藤副会長

現行は間に合っていないのですね。そのこともちゃんとフォローしておかないといけない。なにが言いたいのかというと、例えば5:53の便ですが、本長篠バスターミナルから走らせる必要があるのかと少し考えます。先程支局の鈴木さんが質問されたように、中央集会所から川の左岸を歩いて本長篠バスターミナルへ行けるわけですね。そこを回送してくるということになるわけです。つまり5:53の便の始まりを本長篠バスターミナルではなく回送ルートを走行し、どこかのバス停から始めるということも有りなんです。

きっと1便の特に往路については、乗客はほとんどゼロに近いと思うんです。もちろん回送にしてしまうと補助金とかの問題が出てくるのでしてないと思いますが、もうちょっとこの辺を工夫する必要があるんじゃないかなと思います。5:53という早い時間ではなくて、回送とすることでもう少し遅い時間にする。その代りもし2便をこの内容で変更しても中学生がまだキツイようであれば、もう数分早めることを考える必要があるように考えます。そしてこの便は終点がバスターミナルではなく中学校行ということも現実的に考えなくてはいけません。このバスターミナルから中学校までは歩いて大体何分くら

いかかるのですか。3分くらい？

こういう便は中学校行にしましても良いかもしれませんね。多くの所では、行きは学校近くに乗入れて、帰りはバスターミナルから乗るということもあるので、この2便についてはそうした方がいいかもしれないですね。79条であればその辺は4条よりも自由度が高いと思うので、来年4月でもいいのでちょっとそういうことも考えていただけますか。

あと、もう一つ言いたかったのは、改正1便についても月曜日から土曜日まで運行する必要があるのか少し気になりました。土曜日の部活動という需要がありますか。

事務局

おそらく土曜日にも部活動はあると思います。自分の子供の話を言って恐縮ですが、土曜日の部活にも7時頃には出掛けて行きますので、需要はあると考えています。

加藤副会長

分かりました。そういうことを気にして。新設3便は土曜日はいらないのかなと思います。以上です。

夏目座長

ありがとうございます。

よろしかったですかね。花田さんという傍聴席に座っている方が提案して下さったので、これからもどんどん提案してください。宜しくお願いします。

小学校と中学校の近くまでバスが行くということについて、なんとなくですが一部のバスだけ一部の子どもだけ特別扱いみたいなことを言う方がいて、新城ってそういう意見が多いみたいなんですけど、全く関係ないので、より良くするというをただやっているというだけなので、そのように是非返事してください。そう言った話をするときくんじゃう方が多いので、そういうのを気にする必要はないので、そういうことだ、ということだけで言っていたらと思います。

加藤副会長

あと一つ、新しい車両を入れるのであればお披露目式をやる予定などは考えていますか。少し先ですけど。やった方がいいですよ。その車に小学生が好きに絵を書いていい、としてみたりするのもいいと思うんだけど、何か考えていますか？あるいはもうぼっちり何か素晴らしいデザインを施すとか考えていますか？

事務局

今のところは特にないので、何か良いアイデアなどを考えていきたいと思っています。

加藤副会長

お披露目式はやった方がいいと思いますよ。それだけでマスコミに取り上げてもらえますからね。ただダイヤが変わったっていうだけじゃあ呼べませんからね。そういうことの一つ一つが大事だと思っています。

何年ぶりにこの路線の車両は変わりますか？僕が初めて見た時から変わっていないような気がするんですけど。

事務局

平成 16 年の車両となります。

加藤副会長

分かりました。

夏目座長

事務局さんで協力し合ってお披露目式がんばってやってください。宜しくお願いします。
それでは次に、市町村運営有償運送（交通空白地帯）の更新承認についてお願いします。

事務局

それでは、市町村運営有償運送（交通空白地帯）について説明させていただきます。4-1 ページ、資料 4 をご覧ください。

市町村運営有償運送の概要についてですが、これはバスやタクシー事業者さんから十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通や移動制約者の輸送が確保されていない場合、公共の福祉を確保する観点から市町村が有償運送を運営したり、NPO 法人等によるボランティア有償運送の実施が可能となっております。これを行うためには自家用有償旅客運送の登録を行う必要があります。

このうち市町村が運営する有償運送には、交通空白輸送と市町村福祉輸送とに分類されますが、まず先に、新城市の過疎地域等の交通空白地帯において住民の輸送を行う交通空白輸送（Sバスの部分）の更新申請について協議をお願いします。

新城市では現在、鳳来地区に 4 路線、作手地区に 2 路線の計 6 路線の有償運送を行っていますが、先程、路線別実績の際にも少し触れさせていただいたとおり、いずれの路線も沿線住民の高齢化率が高く、自家用車を持たない高齢者の移動手段として重要な役割を担っている他、多くの小中学生の通学の足としても利用されています。

鳳来地区及び作手地区での市町村運営有償運送の必要性を数字で示したものが、4-1 頁のカッコ 3 の沿線人口の状況となります。これは鳳来・作手地区の沿線人口等の状況を集計したのですが、鳳来地区の高齢化率は 34.5%、作手地区はさらに高く 41.3%となり、新城市全体の高齢化率 30.5%を大きく上回っている状況となります。また鳳来地区の小中学生の定期券利用者が 82 名、作手地区が 9 名となり、多くの小中学生の通学手段としても利用されています。

この状況の中、今後も交通空白地帯で生活する住民が地域で安心して生活できる環境を維持するため、引き続き市町村運営有償運送を鳳来・作手地区で行いたいと考えておりますが、これには 3 年に一回の登録更新が必要となります。

前回は平成 23 年 9 月 2 日の公共交通会議で承認をいただき、運行の継続をしてきましたので、今後も運行を継続するため承認をお願いしたいと思います。

それでは、少し長くなりますが、各路線について簡単に説明をさせていただきます。

鳳来地区の4路線について説明をさせていただきます。4-3ページをご覧ください。資料の構成としましては、路線ごとの「概要」「路線図」「時刻表」の順に掲載してあります。最初に、全路線に共通する事項について説明させていただきます。事業主体については新城市、運行日については平日及び土曜日となり、日曜日、祝日、年末年始は運休となります。運賃は1乗車200円、回数券については6枚綴り1,000円で、定期券については1ヶ月、3ヶ月、6ヶ月のものがああります。また子どもの場合については、いずれも半額となります。それから、運行形態としては先に説明しましたように、道路運送法に基づく第79条、過疎地域等の交通空白地帯において新城市が自ら住民の運送を行う市町村運営有償運送となります。運行業者の選定については、指名競争入札を実施し、鳳来地区4路線を一括して運行委託しております。また運行実施時期につきましては、平成25年4月～平成28年3月までの3年間を長期継続契約で結んでいます。

それでは続いて、路線別の説明をさせていただきます。

4-3ページの布里田峯線の概要及び路線図をご覧ください。鳳来西地区を走るこの路線は、起点が路線図中央右端の玖老勢となります。そしてサイクリングターミナル前～鳳来西小学校～恩原を経て、大輪橋へと続きます。ここから設楽町内に入りヤナ場～田峯を経て再び新城市の鳳来地区へと戻り、終点の稲目トンネル口という路線になります。

このヤナ場及び田峯バス停は、平成23年の更新手続時点ではありませんでしたが、このうち田峯バス停については、これまで豊鉄バス及び設楽町営バスのバス停がこの場所に設置されていたものの、Sバスのバス停はここから少し離れた場所に設置されていたため乗継が不便でありました。この状況を解消する為にバス停を新たに設置することとし、平成25年2月の公共交通会議で設置のご承認をいただいた上で、平成25年4月から供用開始となったバス停です。

次に、この路線の特記事項としては、路線途中に鳳来西小学校があり布里田峯線の車両はこちらの小学校のスクールバスを兼ねている点で他の路線と異なっています。

路線の性格としましては、起点の玖老勢で豊鉄バスさんに接続、それから地図の中間の小島の所でSバス塩瀬線と接続、それから田峯で豊鉄バスさん、設楽町営バスさんと接続という形で運行しています。

次に4-6ページ、秋葉七滝線の概要及び路線図をご覧ください。この路線は、先程の協議事項でご協議いただいた際に少し説明したように、本長篠のバスターミナルを起点に三河大野駅前、中央集会所前を経由し、阿寺、巢山から終点の向久保まで進みます。そして向久保で折り返し巢山を経由し、今度は細川、睦平方面を通り中央集会所前を経て本長篠BTへ戻る路線です。

路線の特徴としましては、本長篠バスターミナルで豊鉄バスと接続し、少し距離はありますがJR飯田線の本長篠駅への乗り換えができるほか、路線途中では三河大野駅への接続も可能な路線です。

次に4-9ページ、長篠山吉田線の概要及び路線図をご覧ください。この路線における前回からの大きな変更点はありませんが、路線沿線にありました山吉田小学校が学校統合により閉校となったことにより、山吉田小学校前バス停の名称が平成25年4月より柿本と名称変更になっています。

この路線も秋葉七滝線と同様に、本長篠バスターミナルを起点とし、下吉田から黄柳野・竹ノ輪地区を走行した後、柿本～上新戸へと進み、県境を越え静岡県浜松市北区引佐町にある終点の田沢を結ぶ路線です。

路線の発着、途中経路等は特に変わってはいませんが、この長篠山吉田線の特記すべきものとして、本長篠バスターミナルで豊鉄バス及びJRに接続しています。また、路線図中央右側の田沢バス停は浜

松市北区引佐町に設置されているバス停で、このバス停では遠鉄バスへの乗継が出来ます。

次に 4-12 ページ、塩瀬線の概要及び路線図をご覧ください。この路線についても前回から大きな変更点はありません。この路線は平成 20 年 10 月より運行している路線となりますが、特徴としましては路線図が 2 枚あるとおり、布里周り、只持周りで運行している点となります。

特記すべきものとして、小島バス停で布里田峯線に接続します。また路線図右下の追分バス停で S バス北部線と接続していますので、ここで乗り換えて市中心部にある市民病院や大型商業施設へ向かう方も見えます。また、終点が大海駅となるため、JR とも接続しております。

以上簡単ですが鳳来地区の 4 路線の説明となります。

続きまして、作手地内の 2 路線を説明させていただきます。

作手地区の 2 路線についても、最初に全路線に共通する事項について説明させていただきます。事業主体については新城市、運行日については平日及び土曜日となり、日曜日、祝日、年末年始は運休となります。運賃は 1 乗車 200 円、回数券については 6 枚綴り 1,000 円で、子供等の利用については半額となります。定期券については守義線のみとなりますが、1 ヶ月、3 ヶ月、6 ヶ月のものがあります。

それから、運行形態としては鳳来地区と同様に、道路運送法に基づく第 79 条、過疎地域等の交通空白地帯において、新城市が自ら住民の運送を行う市町村運営有償運送となります。

運行業者選定については指名競争入札を実施し、作手地区 2 路線を一括して運行委託しております。また運行実施時期についてですが、平成 25 年 4 月～平成 28 年 3 月までの 3 年間で長期継続契約で結んでいます。

続きまして、路線別の説明をさせていただきます。4-16 ページ、守義線の概要及び路線図をご覧ください。運行系統としては 1 系統で路線距離は 20.1 キロ、所要時間は 41 分であり前回と変更ありません。運行便数は診療所方面から鳴沢橋方面に 5 便、鳴沢橋から診療所方面に 5 便、作手地区の中心部から北部、同じ道を往復しております。運行時間帯は朝、昼、夕方の設定となります。この路線は診療所へ通われるお年寄りの方や中学生の通学利用が多く、通院通学の足となるような時刻設定がしてあります。

運行車両については、前は 38 人乗りでしたが、平成 24 年 11 月より車両を更新したことにより乗車定員が変更となり、現在が 32 人乗りの車両で運行しています。路線図中央付近、高里バス停で、S バス作手線と接続しております路線となります。

最後に 4-19 ページ、つくであしがる線の概要及び路線図をご覧ください。この路線は運行系統が 6 系統あり、路線図をご覧くださいと分かるように曜日ごとに違うルートを走っている路線となります。

路線の距離は月曜日 25.9 キロ、火曜日 24.2 キロ、水曜日 36.8 キロ、木曜日 29.9 キロ、金曜日 31.7 キロ、土曜日は水曜日と同じルートで 36.8 キロが正しいものとなりますが、前回更新時には、水曜及び土曜日の路線距離を 36.3 キロとしていました。平成 24 年度の国庫補助申請時に事務上の誤りを発見したため修正させていただきました。今回の更新時に正しい数字である 36.8 キロで更新手続きを行うため、変更しております。

運行時間帯ですが、朝・昼・夕方の便という設定をしてあり、診療所へ通われるお年寄りたちの利用が多いことから診療にかかる時間を考えて設定をしてあります。以上となります。

申し訳ありません。資料につきましては差替えを用意させていただきたいと思っておりますので、本日配布させていただきました、つくであしがる線の概要をご覧くださいいただければと思います。宜しくお願いします。

夏目座長

ありがとうございます。それでは何かございましたらお願いします。先程運輸支局さんがご指摘いただいた 4-6 ページの秋葉七滝線の主要経由地などを若干変更する必要があるよ、ということでもいいですね。ではお願いします。

鈴木委員

先程先走ってしまい、すみませんでした。秋葉七滝線の概要の中で先程加藤先生からのご指摘もあったように、土曜日どうするのかという話もありましたので、時間帯の部分が特に変わってきます。また全般的に言えることですが、概要の 2 行目、運行系統の考え方がいまいち自治体さんの方がよく分かっていないのかということがあって、系統というのは布里田峯線の時刻表を例にすると、小島から稲目トンネル口までが一つの系統となるので 1 便 2 便は同じ系統となります。次に 3 便になると玖老勢から大輪までなので別の系統になります。従ってどこからどこまでが何種類あるのかによって系統というのは別と考えます。ただし往復は同じと考えます。従って布里田峯線は 4 系統になります。同じように秋葉七滝線は新設 3 便が追加となりますので、その分系統が増えることとなります。

あと確認をさせていただきたい点があります。以前からの運用なのでいまさらという感はありますが、布里田峯線と塩瀬線の路線図に事務所と記載がありますが、鳳来西小学校に事務所があるとなっています。先程布里田峯線はスクールバス併用との説明がありましたが、そもそも運行管理をする方、車両置き場としては鳳来西小学校というのは分かりますが、運行管理自体はどの様にやられているのかなと思います。他の路線で例えば秋葉七滝線だと事務所が鳳来総合支所となっておりますので、そこに車が置いてあり点呼などの運行管理もやっていると思います。

布里田峯線と塩瀬線については、どこでどうやっているのか。鳳来西小学校の敷地内に何か建物を建てて、そこへ運転手さんが出勤されているのかなどがちょっと分からないので、そこをお聞きしたいと思います。

また、そもそもですが、いまさらという感じはしますが業者選定ということですが、事業主体はあくまで新城市なので、市の方でやっていただくことが前提という中で、運行委託という単語が説明の中で出ていましたが、それと新城地区の S バスと何が違うのかうまく整理が出来ていないと感じます。実際は事業者選定というよりは運転手を市へ雇い入れるという形の方が本来であると思うんです。運転管理業務を委託することは確かにできないことはないんですが、単純に運行委託と言ってしまうと他の S バスと何ら変わりがなくて、4 条と 79 条の何が違うのか、そして 79 条の必要性が全部飛んで行ってしまうので、そこはもう少し説明する際にはうまく整理していただいた方が良いと思います。この場で契約書を提示してくださいとは言いませんので、今後相談させていただければと思います。

先程の運行管理の部分だけ確認させてください。

夏目座長

ありがとうございました。

事務局

事務局につきましては、長篠山吉田線と秋葉七滝線につきましては、鳳来総合支所の事務所となりま

して、布里田峯線と塩瀬線につきましては、鳳来西小学校で管理をしている状況となります。バスの運転手につきましては、朝支所にある事務所の方で全員来ていただいてから、鳳来西小学校へ移動してバスの管理をしています。点呼を支所で済ませてから、鳳来西小学校へ行く形となります。

鈴木委員

支所から鳳来西小学校までどのくらい距離がありますか？営業所から車庫の位置までの距離ですが、2キロとかそれくらいの範囲ではないですよね。

鈴木行政課長

距離については15キロくらいあると思います。以前は鳳来西小学校のスクールバスとして運用しておりましたので、文科省に目的外使用申請を行い、空き時間をSバスとして使用していましたが、昨年度に更新したことにより今は完全に市営バスとしての位置付けとなっていますので、鳳来西小学校の敷地内に、プレハブ程度の構築物を置かせていただき、運転手の待機所として使用している状況です。

鈴木委員

通常の運送事業ですと、車検証をご覧になったことがあると思いますが使用の本拠の位置というのは車庫の位置ではなくて、営業所の位置になるんです。従ってこの路線の使用の本拠の位置がどこになっているのか確認させていただいて、法律的な運用として豊鉄さんも設楽町などでやられていると思うんですが、営業所にそのまま車をくっつけてやってしまうと回送距離が長くなりすぎてしまって、とてもじゃないけれど朝一番が出来ない状況になってしまう。そこで法律的な運用をすることはやってはだめではないのですが、整理だけしっかりとしておかなければなりません。

ですので、その部分の整理と車検証の確認などについては、後日別途相談させてください。

夏目座長

事務局さん、あまり突っ込んではいけない話のようなので、上手に相談していただくようお願いいたします。

加藤副会長

資料では変更前変更後を並べてありますが、特に意味はありますか？今回どの様に更新するのかという話なので、今回の分だけ見せれば良いと思うんですが。なぜ変更前を見せなければならないのですか？ちょっと意味が分かりませんでしたので。

事務局

概要につきましては、前回の更新時に使用したものを今回も使用していますので、特に意図した部分はありません。

加藤副会長

前の時はほとんど説明しなかったし説明する必要も無いと思います。変更前後については、今回の機

会に替えるのであれば詳しく説明する必要があると思いますが、過去に替わった部分の説明もあり拍子抜けした感じです。単純に変更後と書く必要は全くなく、今回の資料の左側部分だけ、変更後の項目の部分だけ書けばいいと思いました。ただし秋葉七滝線だけは、変更前・変更後になると思います。

あと事業については鈴木さんがおっしゃったとおりで、運行委託という言葉を使うのであればここで79条を認めることはできないということになります。運行委託をする業者がないので79条をやる訳です。それを言いながら運行委託と言ってしまうと、つじつまが合わなくなってしまうことになります。

そうではなくて、バス会社やタクシー会社ではできないので、次善の策として白ナンバーではあるけれども、市町村が持っている車を使って運行しお金を取る。このとき、車はないけれども運転や管理を行っていただける業者はいるので委託する、そういう意味での委託をするということになる訳です。そこをはっきりと分けておかないと。これは本来は白タク行為であるものの、この交通会議で承認をいただくことで白バス白タクではなくなるわけです。

そういう意味では本来、バス協会さんにも確認を取らなければならないと思いますし、豊鉄バスさんが「うちではできません」と言っていたらいい訳ですが。

でも79条の更新はそこが大事なんです。実際業者があればその業者ができるだけ手を挙げてやるのが基本なんです。いなければ次善の策として79条ということです。

夏目座長

ありがとうございました。この件につきましては採決が必要になると先生からご指摘がありましたので、賛成の方の挙手をお願いします。

(全員挙手)

夏目座長

ありがとうございます。全員賛成で承認されました。

では3番の市町村有償運送（市町村福祉輸送）の更新承認について、長寿課さんをお願いします。

長寿課担当（生田係長）

それでは市町村有償運送（市町村福祉輸送）の説明をさせていただきます。資料5をご覧ください。

本市では、作手地区内において旧道路運送法第80条許可を受け、平成15年4月9日付け「愛運輸第8013号」により市町村福祉輸送を実施してきました。平成18年の道路運送法一部改正により同法80条による許可制から同法79条による登録制へと変更となり、有効期間が設定されました。

平成23年10月1日以降の継続運行に当たっては、必要性等を地域公共交通会議において承認をいただき「愛運輸第1303号」の登録証により平成26年9月30日まで運行が可能となっています。

平成26年10月1日以降の継続運行に当たって更新登録申請が必要であり、「地域公共交通会議で協議が調っていることを証する書類」を添付することとなっているため、今回の会議でこの事業の継続承認をお願いするものです。

次に市町村運営有償運送の必要性です。作手地区において市町村運営による交通空白輸送であるつくであしがる線及び守義線の運行を行っていますが、身体障害者や要介護認定者などは、身体の状況によ

って公共交通機関を利用することに不安を感じられたり、また自宅からバス停まで距離があり、その移動が困難な方などは、交通空白輸送の利用が難しい状況となっています。そういった方の買い物や通院などの外出を支援するために、この市町村運営有償運送を行っています。

今後更なる高齢化が進む作手地区において、公共交通機関の利用が難しい方々が、住み慣れた地域で安心して生活していただくために、この市町村運営有償運送の必要性は非常に高いものとなっています。

次に市町村運営有償運送の概要についてです。運送の区域は新城市内となり、乗車場所又は到着場所のいずれかが新城市の区域内となっています。旅客から収受する対価ですが、最初の1.5キロまでは350円、加算運賃1キロ毎に50円であります。

金額は豊鉄バスの作手高里～新城栄町・新城駅口の区間750円の概ね1/2として設定しています。

比較用として掲載してありますが、一般乗用旅客自動車運送事業（尾張・三河地区）の金額ですが、中型車の最初の1.5キロまでは700円、加算運賃246メートル毎に80円となっており、最初の1.5キロを見ますとタクシーの半額でやっているという状況です。

次に利用対象者ですが、福祉輸送を利用することができる者は、次のいずれかに該当する者ということで、1身体障害者、2要介護認定者、3要支援認定者、4その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者です。このうち他人の介助によらずに移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な者であって旅客名簿に記載されている者が対象となります。平成26年3月31日現在、旅客名簿に記載されている者は61名で、内訳としまして身体障害者18名、要介護認定者17名、要支援認定者25名、知的障害者1名となっております。

今後とも、このような外出支援を市が行っているということを、地域包括支援センター・高齢者ふれあい相談センターでの連絡会議、介護サービス事業者会議、さらに民生委員などの会議でPRを図り、利用希望者にサービスが行き届く体制を強化していきます。

次に自動車の種類ですが、ゼダン型が2台で内軽自動車が1台となっており、ニッサンサニーとスズキワゴンRで行っています。

次に事業委託先ですが、社会福祉法人新城市社会福祉協議会に委託しております。運行管理責任者が1名、運転者を3名で実施しています。また、5-3、5-4頁では昨年度の実績を掲載してあります。5-3では昨年度末の登録者数として61名となっています。また月別の利用実績として目的別では買い物が27回、作手地区への通院が217回、新城地区への通院が127回、合計371回となっています。

身体状況別の内訳ですが、身体障害者が157回、要介護認定者が131回、要支援が82回、その他が1回で合計371回となっています。次の5-4は25年度の個人ごとの利用回数とその方の状況となります。

説明は以上になります。ご協議をお願いします。

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ます。

高里から栄町までが790円となっていますが今は400円なので、少しくま書きいていただかないと違うということになってしまうのでよろしくをお願いします。

加藤副会長

今出たんですが、豊鉄バスの作手高里から新城栄町・新城駅口までは 400 円になっています。市町村福祉輸送に関してはタクシー料金の 1/2 が目安であり、バスは関係ないのでここに書く必然性はなく、参考として記載していただいた方がいいです。また、中型車 1.5 キロまでは 700 円、加算運賃 246m ごとに 80 円というのは間違いないですか？

小川委員

間違いないです。

加藤副会長

わかりました。ということで初乗りが 1/2 で、加算運賃は 1 キロで 50 円なので 1/2 をかなり下回りますね。概ね 1/2 という国交省が示した指針より低くなっています。ただし国交省が示した目安が金科玉条というところではなくて、実際これでやれるかどうかの方が大事です。収益を出さず実費でということが原則なので、その辺りの根拠を教えていただけないかと思います。つまりこれでもうけが出るということはない、やっていける、ということをお教えください。

あと、許可上は運送区域が新城市内で、乗車場所又は到着場所のいずれかが新城市内ということですが、実際の利用者は作手の方に限定されているということで、すね。そうすると、新城地区や鳳来地区の方が会員にしてくれということになると、会員にして乗車することを拒めないこととなりますが、会員はもともと作手地区の住民に限定されている規定ですか。

長寿課（生田係長）

特にうたっている訳ではありませんが、そういう風になっています。

加藤副会長

うたっていないかもしれないような気がしますが。でも作手の方で会員になり、新城地区の病院や商店へ行く際には使えるということですが、そういった利用はあまりなさそうということですね。あと、過去 3 年でどの位利用者が増えたりどこへ利用されているのかといったことを教えていただけますか。

長寿課（生田係長）

24 年度の数字しかなくて申し訳ありませんが、24 年度末で 64 人でしたので 25 年では 3 人減となりました。

加藤副会長

利用者数については。

長寿課（生田係長）

利用回数では 24 年度が 539 回で 25 年度が 371 回ですので、減少ということになります。

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。作手地区内に限定されたという解釈でよろしいですよね？

加藤副会長

こうやって出てくると、新城や鳳来地区はどうなんだといった場合、これらの地区にはタクシーがあるんですね。NPOも。これがこの会議の弊害の1つですね。本当は様々な交通機関を一括して議論しないといけないのに、これだけ見ていると新城や鳳来は何もないのかとなってしまう。それは別の協議会でやっている訳ですね。本当は横並びで見ないといけないということですね。ちょうど地方分権改革の中で、来年4月からこの関係の法律が変わる中の具体的な運用で、有償運送運営協議会も地域公共交通会議と一体的に行うということ、あるいは事務局は福祉関係ではなく交通関係で行うということをお願いして書いてもらっています。

作手はこっちだからこっちで議論して新城鳳来は違う協議会で議論すると、どの地区がサービス提供があり、どちらがやれていないのかということ議論できないので、そういうことは一括して交通の中でやるべきだという提言をしています。そういった組織の再編なども考えてもらわなければならない。あるいはよくある形としては連続で会議を開催するということです。田原市などは連続で行うことが多いです。そういったことも今後考えていただきたいと思います。せめて「なお新城や鳳来はこのようになっています」ということを説明してもらいたいと思います。説明をお願いしますか。

長寿課（岩田課長）

作手地区につきましては、NPOの有償運送がございませんので、新城市の福祉有償運送でやるしかないのかなと考えています。新城地区や鳳来地区はNPO法人が従前2つありましたが1つ無くなり1となりましたが、最近1つ増えて2つになっております。また福祉タクシーが鳳来地区の玖老勢にできましたので、サービスの充実がされていくという状況です。

加藤副会長

障害のある方あるいは介護を必要とする方については、タクシーを含めた普通の公共交通ではなかなか難しいですが、こういった地域は今後このような方がどんどん増えてくるので、それに対してどういったサービスを提供するのか総合的に見ていかなければいけないということなんですね。ですから資料4の冒頭あるいは資料5にも必要性が書いてありますが、必要性の中にはそういうことを報告する機関がどのくらいあり、それだけでは足りない、あるいはタクシー事業者にお金を出してもなかなかやれないということを確認した上で、社会福祉協議会にやってもらう、NPOをお願いしなければいけない、そういう論理をきちんとやってほしいと思います。もともとそのようになっていると思うのでいいんですが、対外的にはきちんと書類を整備しておかないと証明できないのでお願いします。

夏目座長

ありがとうございました。こちらの採決をさせていただいた後に意見交換を行いたいと思いますので、正午を少し過ぎますがよろしくお願いします。

それではこちらの件につきまして、賛成の方の挙手を求めます。

(全員挙手)

夏目座長

ありがとうございます。全員賛成で承認されました。少しだけ余分なことを言いますが、先生がおっしゃった文章の組み立ての話ですが、僕は一生活者ですが新城市としてこういう風に全体を考え、その中にこれがあるよ、と書いていただくと一般の方に分かりやすくなりますよ、ということです。全体としてこういうことを描いている中で、足りないからこれをやっていますよ、とか、ここを追加して行きますよ、という風にしていただくと分かりやすいと思いますので、いつもこんなお願いをしていますようお願いいたします。

意見交換は事務局ではなく、こちらでやっていいですか。はい、ではちょっとだけ意見交換の時間を頂きたいと思います。まずご発言をされていない方お願いしたいと思いますので田村さんお願いいたします。

田村委員

前回は欠席して失礼しました。今回の秋葉七滝線の改正について、先程否定的な意見を言われる方もいるということでしたが、私としては地域の方が地域の問題をしっかりと捉えて、更に調査まで行って改善の提案までされているということです。それに対して実際実現されているということで、すごくいい事例だと思うんです。だからもっとこれを広報やティーズなどで流していただきたいと思います。これは地域活動交付金を利用されたんでしたよね。地域活動交付金という地域自治区ごとに設けられた地域協議会で審査された交付金を活用されているということで、これからは地域公共交通も地域協議会で議題として挙がってくるといいと思うんですが、実は私は新城地域協議会に入っていますが、先日来年度の自治区予算でそのような話を出したわけですが、ほとんどの方が交通会議ってなんですか、みたいな状況でした。折角そういった予算もあるので、前々回の会議で加藤先生から市民病院前にバス停があるのに壊れたベンチが置いてあるだけの状況であり、そんな不親切な街はないという厳しいご意見をいただきました。

たとえば新城の自治区内のバス停のベンチなどを自治区予算で作ったらどうかという提案をさせていただいたんですが、各行政区から必要ないという答えが帰ってきてしまって、どうやって進めようか考えているところです。ただ徐々にでも知っていただけてもらえるようにしていきたいと考えています。そこでひとつ伺いたいのですが、市民病院前のバス停のベンチとかを、例えば愛知森と緑づくり税などで、木のベンチを作りましょうと言うことに対し予算が付くんですが、そうしたことでベンチを作ってベンチを置く場合に、勝手に置いたりすることで罰則があるとか、その辺について教えていただきたいと思います。

鈴木委員（建設事務所維持管理課長）

建設事務所の鈴木と言います。今お話のあったベンチなどを置く場合ですが、道路にそういったものを置くこと自体あまり想定していないものですから、実際にはバス停などは置いてはありますけれどそこに専属のスペースを作るとかそういった考え方はあまり定着していないのが現状です。特に屋根のついたようなものとかそういったものが道路という公共施設の中にどうしてもいるのかというような話

があって、それは全く違う目的で違う区域を取って作ってもらおうという話がどうしても出てきてしまうので、そういった縦割りの話が実際あるんですけど。

例えばベンチを使ってもらってもいいんですけど、それに躓いて転んだとか、高齢の方が自転車でぶつかったとか、そういうことになると道路管理瑕疵というような話がどうしても出てくることがあって、目的に沿わないものは道路法の区域指定とか供用開始とかいうような形の制度があってそちらでも管理瑕疵という重い、私らの首がすくりに飛んでしまうので、そういったようなかなり壁が存在している。あとは用地的に余裕があるかどうか、例えば 2 メートルの歩道しかないところでバス停を置いてしまうと 1m50 くらいしかない、そうすると人が通る、自転車が行き会おうとするとぶつかってしまうとか、そういったところはベンチを置いてしまうとそれこそ本末転倒になってしまうというような考え方もあるので、そこら辺のすり合わせがなかなかうまくいかないところがあって、ある程度土地に余裕があるような所、多少広がっているような所とかそういうところでは柔軟に考えることは可能かとは思いますが、ピンポイントでここに欲しいといったときに、そこに道路としての目的以外の物が造れる余地があるかどうか、どうしても一般の方が通ることが最優先になるので、その中でバス停の整備をどうするのかと。

市町村だとある程度豊富な歩道を造って、そういったものを前提にした道路造りというのは確かに考え方としてはあります。そういったような形でしっかり始めからセットにして考えてあるものについてはいいんですが、例えばこういう比較的道路が狭いところ等では歩道を作るにも苦勞しているという中でそこにバス停を置いてあるということは非常に危険という所もありますので、先ほどちょっとあったんですけど特に地方交通系の所へ一括すべきではないかというような話を私が聞き間違えたかもしれないですが、そういう話があって道路交通系のところで一括すべきではないかとかそういう話もあったように聞いたんですが、そういったところへ窓口が置いてく動きの中でそれも一つ逆に言うと一緒になって話ができるのかなというような気がしておりますので、そちらの方向で向かうということは非常にいいことだろうと思っております。

それについては過去にもそういうベンチを置きたいとかいろんな話が来ております。ただそういったものも私どもと警察さんも当然含むんでしょうけど、いろんな協議等しながらやった時に、かなり抵抗があるということは事実だということで、今後高齢化率が 40 パーセントを超えているというような状況の中で、実際には座ってとか休憩している場がないと待てないという方はかなり増えてくるといことなので、そういった方の対応についても当然私ども考えなければならないという認識は十分持っているということで、こういう機会をいただいたので、こういった考え方をいろんな機会を持って紹介しながら、こういう問題も社会的に起きているということについてはできるだけ PR させていただきたいなと思っております。

それ以上私が今の段階でいいですということは言える状況ではないので、問題としてはだいぶ前からあります。そういったものについて問題視はあるんですけどなかなかうまく動いていないというのが実態です。ということでそこらへんがうまく動くように、私も考えながら動いていきたいなと思っておりますので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。田村さんいいですか。

田村委員

道路管理者の方にご相談するという事で、また個別の案件については改めてご相談させていただきたいと思います。

夏目座長

わかりました、ありがとうございます。

鈴木委員

運輸支局ですけど、今日警察の方がご欠席なので変わりにというか、そこら中で同じような話を聞くものですから参考になればと思ひまして。占用許可とか占有許可とかというのが道路管理者さん、道路上に何かを置くということについてはそういったものがあります。例えばイベントとかで何か道路を使ってやるといっても、警察さんのほうに道路専用の許可を取らなければならないですし、実際バス停そのものも占用とか占有許可というのを当然として置いているということになります。それで、勝手に置いたらどうだということ、勝手に置いているコミュバスもあります。

実際世の中にはありますけど、例えばこういう公的な会議の場でいいですかと言われたら、それはダメでしょという答えがきます。なので、便利だからだとかなかにか利便性があるからといって勝手に置くのは公には認められないじゃないかなということとして、正面切ってやっつけていこうとするとさっきお話があったようなことになります。それで、あわせて警察さんのほうにも同じように協議はしてくださいということです。あとは工夫として私有地、民地ですね、地先の方のご理解があれば例えば軒先で、店舗の駐車場の一角にベンチを置かせてもらおうとかいう話はちょこちょこありますし、ただ、それが現状のバス停の位置と本当にマッチするかというと結構場所を選ぶなどということもあります。例えば新城となると市民病院の前の道などは本当にそんなに広いわけではないので、病院の中に入っても当然狭いという環境にありますから、そうするとなかなか待合環境は作りにくいので、そもそも構造上道路も含めて改良していかないと、広げるというのはなかなか時間もかかるしすぐにできることではない、それは承知の上なんですけど、ある程度長いスパンで、こういう計画があるんだったら停留所の関係もこういう風にしてというのを少し計画の段階から話をしていかれるとか、情報を先んじて取っていきつつ何ができるかということを個別に考えていくしかないのかなという風に思っています。

夏目座長

ありがとうございました。

加藤副会長

ベンチをどこから持ってきたらいいかは、よく寄付してくれる人がありますよね、うちの椅子が要らなくなったからとかありますよね。そういうのもあるでしょうし、財団とかあるいは森林組合さんとか、間伐材あって作ったので寄付しますといったものも結構やっているとと思うので、そういうのをよく聞き耳を立てていただいて、応募をすればくれると。ただ、くれるんだけど置く場所がないと。今の話で道路占用、道路使用の許可が道路管理者さん、それから警察さんのここだったら問題ないよという風

になっていないと、もらったはいいけど置けないということになることがあるので、注意しないとイケないですね。あと森林環境税とかでのメニューもあるかもしれないですね、ここに詳しい人はいるんですかね。そういったほうからなにか活用できるような。

田村委員

愛知の森と緑づくり税の新しいメニューでベンチを作るというのは。

加藤副会長

全国的にはそれで何百個をつくって、手を上げてもらうというのはあると思うので、愛知県でもそういうメニューを作っているのかどうかわからないので、それは県のどこなのか、まったくこの辺と違うセクションのような気がしますので確認していただくといいと思います。あるいは逆にそういうのにつかいませんかと要望していくのも。それだけじゃなくて、上屋とか待合所とかも私が経験している中でも寄付してもらって待合所とか、民地ですけど作れたということもありました。

夏目座長

ありがとうございます。

加藤副会長

自分たちで作るのもいいですね。

夏目座長

あと尾崎さんご発言いただけていないですけどよかったです。

尾崎委員

愛知県交通対策課の尾崎です。先ほどの50円バスのところでケーブルテレビで秋葉七滝線を小学生が案内して、阿寺の七滝ですか、もし動画があったら投稿サイトとかにアップするとPRになっていいんじゃないかなとちょっと思いました。

夏目座長

ほかに何か発言されたい方は、よろしかったでしょうか。また是非皆さんご意見の方をいただけたらと思いますので、今後ともよろしく願いいたします。それでは事務局さんのお返しいたします。

事務局

ありがとうございました。その他でございますけど、1点事務連絡をさせていただきます。次回の第3回の地域公共交通会議でございますけど、少し先の話になってしまいますが、12月の中旬頃を予定しておりますので、また後日日程等調整させていただいて、改めて通知を差し上げる予定ですのでよろしくお願いをいたします。事務局からは以上でございます。

時間が押しておりますけどせっかくの機会でございますので、何かご意見ご要望等がありましたらお

願いをいたします。よろしいですか、それではないようですので以上を持ちまして第 2 回の公共交通会議を終了させていただきます。本日は慎重審議どうもありがとうございました。