

平成26年度第3回新城市地域公共交通会議 会議録

1 開催日時

平成27年1月14日（水）午前10時10分から午後0時10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15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 靖広	
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	欠席
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 協議事項

(1) 地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価について

(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 意見交換

4 その他

5 議事の結果

(事務局)

それでは定刻を若干過ぎましたが、ただ今から、平成26年度第3回新城市地域公共交通会議を開催いたします。本日は、お忙しい中にもかかわらずご出席をいただき誠にありがとうございます。それでは早速ではありますが、次第に沿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)

おはようございます。だいぶ経っておりますが新年あけましておめでとうございます。本年もよろしくお願ひいたします。会長を務めさせていただいております新城市長の穂積でございます。本日は第3回目となりますが、本会議にご参集いただき誠にありがとうございます。この会議の場を通じまして、バスを中心とした公共交通の確保と改善を目指してまいりました。様々な国の補助や認定などを受け一つ一つ取り組んでまいりましたが、まだまだ課題が山積しております。

今年度につきましては、本日の資料にもありますようにいくつかの見直しを行い、また東陽小学校学区においては、地域の皆さんからの御提案等を踏まえてダイヤの見直し等を行ったところがあります。また、かねてからの懸案でありました、布里田峯線・塩瀬線を利用する鳳来中学校の生徒さんの乗り換えの頻度があまりにも多いのではないかという声をいただいておりますので、これについての見直しを行うものです。

本日は、改善事業に関する自己評価ならびに今申し上げました布里田峯線及び塩瀬線沿線の、通学時のバス乗り換えの対応についてご協議をいただきながら率直な意見交換をいただきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(事務局)

続きまして、加藤副会長からご挨拶をいただくところですが、少し遅れるとの連絡をいただいておりますのでよろしくお願いいたします。

それでは、続きまして本日欠席の連絡をいただいております委員の方を報告させていただきます。お手元の名簿をご覧ください。豊橋鉄道労働組合 中央執行委員長の長坂様、愛知県地域振興部交通対策課課長補佐の尾崎様、新城警察署交通課長の肥田様、新城設楽建設事務所維持管理課長の鈴木様であります。

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します。始めに、先に郵送でお送りしました資料の差替え分としまして、1-1ページと記載されたホッチキス止めの「資料1」、及び2-4ページと記載されたカラー刷りの資料が、差替え資料となります。

次に、本日の会議の委員名簿、そして、手書きで路線図などが描かれた「アクセスマップ」を追加資料としてお配りしております。このアクセスマップにつきましては、田村委員様から御提供いただきました資料となりますので、後程、意見交換の場で田村様からご紹介頂ければと存じます。不足する資料や、本日お手元に資料がない場合は、お申し付けくださるようお願いいたします。

それでは、議題に入らせていただきます。ここからにつきましては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いたします。

(座長)

皆さま本年もよろしくお祈りいたします。それでは早速進めさせていただきたいと思いますが、加藤先生はもうじきお見えになると思いますので、先に進めさせていただきます。それでは協議事項の（１）、地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価について、事務局さんから説明をお願いします。

（事務局）

それでは協議事項の（１）、地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価について、説明させていただきます。

この自己評価は、国から補助金をいただいております「地域公共交通確保維持改善事業」の対象となるＳバス路線に対して自ら評価を行い、この会議で承認をいただいた上で、第三者委員会から２次評価を受け、その評価結果を次年度の事業に反映させていくことを目的に実施するものです。前年度におきましても、第三者委員会から二次評価をいただいております、その内容としましては、「利用促進策や事業計画の見直しが連携計画に基づき実施されており、「路線を守り育てる会」や「地域部会」を活用した事業の推進が定着しつつあります。次年度以降においては、課題となっている近隣市町村との連携を含めたアクションプランが策定され、事業が実施されることを期待します。」との評価をいただきました。

今年度につきましてもこの評価内容を踏まえながら事業を実施してまいりました。これからご説明いたします取組内容やその内容に対する自己評価、今後の対応などについて、ご協議・ご承認をお願いします。説明に入ります前に、お手元の資料について説明いたします。１－１ページから１－３ページが資料１となり、国土交通省の本省へ提出する様式、２－１ページから２－５ページが資料２となり、中部運輸局へ提出する様式となります。それでは、２－１ページ、資料２の自己評価の概要から説明させていただきます。

まず始めに、新城市地域公共交通会議の目指す方向性であります。第１次新城市総合計画に基づく「公共交通に関する重点施策」を実現するため、平成２０年２月に「新城市地域公共交通総合連携計画」を策定しました。この計画では、市民にとって満足度の高い公共交通システムを推進するために、２－１ページの下段にあります６つの取組みを定めました。

次に、この６つの取組みに関する具体的な内容について説明させていただきます。２－２ページ及び２－３ページをご覧ください。会議資料では、今年度の取組部分が分かりやすいように朱書きで記載してあります。２－２ページの左側「運行形態・路線網の検討」に関する取組みについてありますが、表の中段にあります北部線に対しては、東郷東小学校児童の下校時間に配慮した、一部ルートの変更及びダイヤの変更を実施しました。次に下段にあります秋葉七滝線につきましては、東陽小学校児童の登校時間に配慮した、ダイヤ変更及び１便増便に関する検討を行い、これについては平成２６年１０月から実施することができました。なお、これらにつきましては、前回及び前々回での交通会議で、ご承認を頂いたものであります。

次のページをお願いします。２－３ページの「地域・利用者の参画」に関する取組みについてです。地域の重要な移動手段であるバス路線の利便性向上を目的として、「路線を守り育てる会」を４路線で設置し、実際に路線を利用する方から意見を頂きながら、利用しやすい路線の構築を目指しています。今年度は「秋葉七滝線の守り育てる会」において、東陽小学校への通学児童の利便性の向上に対する協議を行いました。また、本市では平成２５年度から「地域自治区」制度を開始しており、新たに「自治振興事務所」が設置されました。この自治振興事務所は、市内を１０の自治

区に分け、それぞれの自治区に担当職員を配置し、地域ごとに異なる課題への対応を行っており、地域のサポート役としての機能を担っています。自治振興事務所には、様々な相談や要望などが寄せられますので、担当職員と連携を図りながら、今後の公共交通に生かすことができる体制作りを努めているところです。

そして、ページ下段をご覧くださいますと、市民活動の充実を目的として、新たに「地域活動交付金」の仕組みも用意されました。秋葉七滝線のダイヤ変更及び増便の実現においては、沿線住民などで組織された団体がこの地域活動交付金を活用して様々な検討を重ね、報告書として提案していただいたものをベースに、更に守り育てる会で検討を行い、改善できたものです。このように地域住民にも積極的にバスについて考えてもらい、地域の実情に沿った路線を作って行けるようにしています。

次のページをお願いします。2-4ページは、地域公共交通に関する具体的取組みに対する評価となります。新城・鳳来・作手の各地区を走るSバス各路線の内、国から補助をいただいているSバス路線につきましては、太線で囲い、路線の名称の下に(カッコ)で地域内フィーダー路線と記載してあります。この路線には、補助金の申請を行う際に作成したネットワーク計画の中に、「利用者数」「収支率」「利用者の満足度数」に対する目標値を定めております。今回の評価では、この目標値と本年度の実績値を比較し、どの程度達成できたのかを記載してあります。黄色で着色した部分が該当する部分となります。なお、地域間幹線と記載された路線はSバスではなく、豊鉄バスさんが運行している路線となりますので、一部数値が入っておりません。

また、2-4ページの達成状況を基に、国から補助をいただいているSバス3路線に加え、補助をいただいているSバス路線などに対しても自己評価を行いました。この自己評価内容につきましては、1-1ページ、資料1の⑤、目標・効果達成状況の欄に「A・B・C」の3段階で評価してありますので、あわせて説明させていただきます。

それでは、国庫補助路線であります西部線・塩瀬線・つくであしがる線について説明させていただきます。2-4ページをご覧ください。まず西部線ですが、「利用者数」は、目標数4,534人に対し、本年度の実績は3,844人となり、達成度は85%となりました。次に「収支率」は、目標の12.86%に対し実績は8.11%となり、達成度は63%となりました。「利用者の満足度数」は、満足度調査の結果から1.11となりました。この満足度数につきましては、1.0を基準、つまり普通と定め、これよりも数値が大きければ普通以上の満足度を得たことを示しています。今回は1.11という結果であり、普通よりも満足度が高いこととなります。この3つの目標の内、「利用者数」と「収支率」は目標を下回りましたが、満足度数が基準値を超えました。従って1-1ページの⑤、目標・効果達成状況につきましては、B評価としました。また⑤の欄の点線の下側に、路線の主な利用者、26年度と25年度の利用者数の増減の状況を記載しました。この部分につきましては、後程説明させていただきます。

2-4ページに戻っていただきまして、塩瀬線をご覧ください。「利用者数」の目標数5,351人に対し、本年度の実績は5,722人となり、達成度は107%となりました。「収支率」は、目標の9.23%に対し、実績は9.87%となり、達成度は106%となりました。「利用者の満足度数」は1.04となりました。この結果から、1-1ページにおける達成状況の欄につきましてはA評価としました。

2-4ページに戻っていただきまして、つくであしがる線をご覧ください。「利用者数」の目標数1,908人に対し、26年度は1,181人となり、達成度は62%となりました。「収支率」は、目標の5.34%に対し実績は3.03%となり、達成度は57%となりました。「利用者の満足度数」は、1.20とな

りました。この結果から、1-1ページにおける達成状況は、B評価としました。以上が国の補助をいただいている3路線の目標値と達成状況になります。このSバス3路線以外の補助対象路線以外につきましても、1-1ページ下段以降に自己評価を行いましたので、後程ご覧ください。

次に2-4ページの下部分、全体評価をご覧ください。個別評価の総括としましては、概ねその役割を果たすことは出来ましたが、運行ダイヤや運行回数への不満などが見られるため、引き続き改善が必要である、と総括しました。また、連携計画に基づいた1年間の取り組みの成果は、秋葉七滝線や北部線を利用している児童の通学環境改善に関する内容を記載しました。

続いて2-5ページをお願いします。自己評価から得られた課題とその対応になります。これについては3つに分けて記載しました。最初に、利用者実績・利用者の満足度数などから、運行回数やダイヤに関する不満解消に取り組む必要性があると考え、「守り育てる会」や「自治振興事務所」と連携を図りながらこれらの改善を行っていく、としました。

2項目目として、田口新城線の見直し実現に向けた設楽町との協議継続の必要性をあげ、具体的な方向性を出すまでには至らなかった今年度の協議を次年度以降も継続し、事業者も含めた協議を実施する中で、早期の見直し実現を図る、としました。

3項目目として、地域や利用者の参画の必要性をあげ、路線ごとに異なる課題を解決するために有効な「守り育てる会」や「地域部会」ですが、稼働できなかった会や部会が多かった反省を踏まえ、今後はこれらが機能するよう更なる働きかけを行うと共に、自治振興事務所とも連携した取り組みを進める、としました。⑤のアピールポイントについては、守り育てる会や地域自治区制度の活用に関する取り組みを記載しました。以上が、中部運輸局へ提出する自己評価の概要となります。

続きまして、1-1ページから1-3ページ、資料1の説明をさせていただきます。これにつきましては、それぞれのSバスの路線ごとに、表の③から⑥の項目に沿って自己評価を行いました。これにつきましても、国への提出は、補助をいただいております西部線・塩瀬線・つくであしがる線の3路線分となりますが、他の路線につきましても同じ方法で評価を行い今後に繋げていきたいと考えています。

それでは西部線・塩瀬線・つくであしがる線の3路線につきまして説明させていただきます。西部線における「③前回の事業評価結果の反映状況」については、利用促進に期待が持てる、地元要望のバス停新設に向けた調整を実施し、現在も調整を進めているところです。次に④の事業実施の適切性は、計画に基づき実施できましたので、A評価としました。次に、⑤の目標・効果達成状況は、先程説明しましたように、目標値と実績値などから、B評価としました。また、路線の主たる利用者や、26年度と25年度の利用者数を、枠内の点線で仕切られた下側部分に記載しました。西部線の主たる利用者は高齢者で、利用者数の状況としましては25年度が4,161人に対し、26年度は3,844人となり、差し引き▲317人とわずかに利用者が減少しました。この結果を踏まえ、⑥の事業の今後の改善点としましては、この西部線は沿線人口や沿線高齢者人口が全路線の中で最も多く、しかも市中心部の病院や大型店舗などへアクセスできる点などから、高齢者の利用者増加を見込める路線と捉え、地元からいただいたバス停新設や路線延長などに対する検討を、地域住民や自治振興事務所と連携を図りながら、進めていきたいと考えています。

次に塩瀬線をご覧ください。塩瀬線における「③前回の事業評価結果の反映状況」としましては、26年度は具体的な方策が実施出来なかったため空白としてあります。次に⑤の目標・効果達成状況は先程説明しましたように、目標値と実績値などからA評価としました。この塩瀬線は、利用者の

70%以上を小学生が占めており、小学生の利用者が増えていた状況がありましたので、小学生の利用数を除いて再集計したところ、前年度より▲287人の減少となりました。この結果から、今後の改善点としましては、平成28年4月に控えた小学校4校の統合に伴い、この路線の主たる利用者が中学生と高齢者になることから、これらの利用者の利便性に配慮した運行時刻や路線見直しなどに対する協議を、「守り育てる会」を開催しながら進めていきたいと考えております。

次につくであしがる線をご覧ください。つくであしがる線における「③前回の事業評価結果の反映状況」としては、自治振興事務所担当職員との情報共有・情報交換を実施しました。作手自治振興事務所では、作手地区の今後に関するアンケートを平成25年11月に実施し、26年度で分析などを実施しております。アンケートには、公共交通に関する質問や意見なども寄せられていることから、今後の作手地区の公共交通を考える際の貴重なデータになると考えています。従って引き続き自治振興事務所と連携を図りながら、作手地区の路線について考えていきたいと思っております。次に、⑤の目標・効果達成状況は、先程説明しました結果からB評価としました。つくであしがる線は、通学には利用されておらず、主な利用者は高齢者となります。昨年度の利用者1,620人に対し今年度は1,181人と、▲439人の減少となりましたが、これは沿線人口が年々減少していることと深く関係していると考えております。この状況の中、今後利用者の増加を見込むことは容易ではないと考えますが、沿線住民の高齢化率が40%を超えている路線でありますので、マイカーを使用しなくても、安心して作手地区内の診療所や商店などへ出かけられるよう、バス利用のPRを積極的に行い、新たな利用者の掘り起こしを行う必要があると考えています。以上が国の補助をいただいている3路線に対する自己評価及び今後の改善点となります。

中宇利線以降につきましても、これまで説明させていただきました路線と同様、自己評価と今後の改善点についてまとめましたが、時間の都合もありますので、説明は省略させていただきます後程ご覧いただければと思います。少し長くなりましたが、説明を終わります。

(座長)

ありがとうございました。皆さま何かございましたらお願いします。先程評価の中で、守り育てる会が充実して行くといいね、ということと、近隣市町村との連携がもっと進むといいねという自己評価をされていましたが、守り育てる会が今どのような状況なのか？という点や、事務局がみなさん来てねという働きかけをしているのか？という点、もしくは地域自治区の担当者の方々を中心となって守り育てる会と関わりを持ってきているのか、その辺についてはどのような状況になっていきますか？

(事務局)

守り育てる会の開催につきましては、事務局サイドから開催の連絡をさせていただき、会議につきましては自治振興事務所担当職員も同席し話を聞いてもらっています。

(座長)

地域自治区との連携については書類で出てきたのは初めてで、すごいことを書いたなと思うんですが、このあたりのことは田村委員どうですか。

(田村委員)

自分が実際所属しているのは新城地域協議会なので、なかなか公共交通の話は出てきにくいのですが、どこの協議会でも同じだと思うんですが地域で今何が課題なのか、そういった掘り起しの作業を必ずやっているはずなので、恐らくそこで足の問題が必ず出てくる。出てきたときに今まで乗ってなかった人や知らなかった人も情報が共有できて、解決するために、例えば守り育てる会があり交通会議がある、といった情報が、職員の間で情報共有ができるとより道筋が見えてくるので良い流れだと思います。

(座長)

ちなみに佐宗委員も協議会の委員でしたよね。なにかお願いします。

(佐宗委員)

ちょっとお聞きしたいのは、つくであしがる線の守り育てる会が昨年で止めになったという話を以前聞いたんですが、これは本当ですか。

(事務局)

昨年度からの引継ぎによりますと、休止になったと聞いております。

(佐宗委員)

守り育てる会が止めになって、その結果乗客数に数字としてなにか現れたことはありますか？

(事務局)

そういった対比はしておりませんが、沿線住民の状況を本年度と昨年度を比較してみても人口そのものが減っている様子なので、そういったことが数字上では表れています。

(佐宗委員)

私も直接守り育てる会に関わってはおりませんので具体的なことは分かりませんが、何が原因で止めになってしまったのか、少し疑問が残っているんです。ここで聞くことではないのでいいんですが、折角あった会が無くなると多少は影響してくるんじゃないかと。

(夏目座長)

守り育てる会には、田村委員がずっと連絡を取ってくださり何とか継続してくださいという話をしてくださったり、僕も一度一緒したんですが、まだまだやる気というか熱はお持ちの様子でしたが、お話を聞いているとどうも疲れてしまったようなんです。こんなこと言ったらあれですが、例えば早めに新聞に掲載する等すれば良かったのかもしれないと思ったりしました。皆さん積極的で、その他の活動も頑張られていて後ろ向きではない様子でした。

(佐宗委員)

そうですか。地元でありながら私もよく分からないもんですから。

(夏目座長)

そんなことはないと思いますが、今一つ出たかなと思うのは、職員の皆さんにも守り育てる会の状況をよく知っていただくということが皆さんの口から出るといいかな、ということです。

(事務局)

一步一步ではありますが、自治振興事務所の職員を含めた職員に守り育てる会の会議などへ足を運んでいただく中で、バスと何かを組み合わせる新たな地元の課題解決に向けた取組みもできるのかなと考えております。

(夏目座長)

運輸局さんは、その辺りのことについてどうでしょうか。

(愛知運輸支局 鈴木委員)

提出いただく側ですのであまり申し上げられませんが、既に提出いただいている他の協議会と比較すると、新城市の場合は全路線を対象に数字を挙げて状況を説明されているので、その点は良いと思っています。

今の話に関連するんですが、利用実績の減少分を人口減少を理由としているのですが、掲げてある計画目標値をずっとこのままでいくのか少し疑問です。

それがいつまで持つのか、維持の観点からすると増えなくて良いのか、それとも利用者の絶対数が増えるというよりは利用機会が増えるってところなのか、そうすると捉え方が単純に数字の比較だけで良いのかどうか疑問だなという気がします。

計画自体20年に作られたもので5、6年経っていますから、利用実績という見方にも注釈的なものがあると良いのかなと思ったり、今の守り育てる会の話の中で、利用者とか利用機会を増やすための取り組みとか具体例があると、地域として頑張っているよという画が見えるかなと思います。こういう場で報告していただくとか、そういうことでも良いかなと思います。あくまで個人的に思っているだけであって評価には関係ないのですが、目標値についてはそんな風に思いました。

(座長)

今鈴木さんがおっしゃって下さったところがすごいつっこみようがあるなと思ってます。事務局さんも実はそこをすごく悩まれているところとお聞きしてまして、そこをなんとか上手に回すようにということですよ。

(鈴木委員)

位置づけというか、先ほど新聞の話もあったんですけどちょっと言葉が悪いかもしれないんですが、逃げられないようにとか、例えば豊橋市さんと交通会議の場で年に必ず1回か2回は報告しなさいと。会長さんが出られてなにをやったかなどをオブザーバーとして入られて、報告しなさいというのがあるんですね。それをやらないと逆に市から補助金がでませんよみたいな風になって、ちょっと強制的なのでちょっとやらせ感が若干あるにはあるんですけど、そういう機会をつくってもらおうというのも手かなということを思います。別にこの会じゃなくてもいいと思いますけど、なにか姿が見えるような形に持って行ってもらうと、もう少し状況が分かっていると思います。

(座長)

なるほど。一応事務局さんが今描かれているのは、地域自治区さんとの連携の中でそういうところが広がることを模索されていくということですね。

(事務局)

そうですね。バスに限らずその地区に関する課題や様々なものが集まってきて、その中でこれとこれをこうつなげたらというアイデアも振興事務所の職員もあったりするので、そういった中で公共交通の中で生かせるものは生かして進めていけたらと思います。まだ始まったばかりの制度なので今後課題もあるけれど、事務局としても大いに連携を図りたいと考えております。

(座長)

わかりました。ではちょっと切り口を変えさせていただいて、実際に運行して下さっているみなさんの方側からご意見是非いただけたらと思っていて、乗っている方からなにか要望が出たり、こうするともっと良くなると思う、みたいなことがもしあったら是非ご教授いただけたらと思ういます。

(長縄委員)

豊鉄バスでございます。利用者からの声というのはなかなかこちらには届いてきませんが、実際路線別の収支を見させていただきますと、本年と前年とで増えているところもあれば減ったところもあるといったような流れになっていますので、増えている2路線ではなにか変化があったのかなというのをお聞きしたいです。

(座長)

わかりました。増えたとこっていうと。

(事務局)

守義線につきましては、目標値の数字、おそらく車両を買った時期がございましたのでそれでいったん経費が増えてその経費が増えた年度とそうではない年度になったので収支率としてはどんと上がったのかなという風に考えておるんですけど。具体的に利用者が伸びてプラスになったというところまでの実感は正直ないです。

(座長)

はい、わかりました。小川さん。

(小川委員)

特別利用者からの声というのは僕の方には入ってきてないんですけど、いろいろ各路線の取り組んだ、ダイヤの変更とかいろいろやってきた中で、その辺あたりの検証とかそういうのはあまり、増加につながったとかそういうことはあまり見えてないですね。そういうことを一回、ダイヤ変更とかやっているの、バス停の新設とかそういったところの検証結果をちょっと出していただけるといいかなというような気がしました。利便性につながったのかとか。

(事務局)

この事業年度9月で終わるんですけど、10月からダイヤ変更ということになりますので、評価としては次の、来年の評価の時に利用者の利便性向上というところで満足の状況が増えるといいなと期待しております。

(座長)

なるほど。わかりました。みなさん何かあったら発言してください。先生どうぞ、お願いします。

(副会長)

2-4で説明があったと思うんですけど、例えば秋葉七滝線ですけど前年度13,161人で本年度10,944人と、2割減。なぜ2割減なのか、あるいは、つくであしがる線は1,620人が1,181人、これも2割減、こういうのは全く評価に書かれていない。さっきの話ですと、つくであしがる線の守り育てる会がなくなった影響はよくわからないとあるんですが、影響かもしれないですね。なんでそういう答え方しかできないのかというのがちょっとわからない。評価というのはそういうことをはっきり言うことではないですか？。それがわからなくてこっちでは2割以上減少した理由を言わず、一方守り育てる会ができなくなったということで影響はどうですかといってもわからないというのは評価と言えますか？

(事務局)

七滝線につきましては、14,933人目標今2割とおっしゃった数字で、ここの白抜きのところで子供の数を抜き出して書いてある部分がございます。七滝線につきましては前年度が子供の利用者数が25名いたところ、今年度につきましては19名というところで6人の数字の差が出たので、ここで子供さんの利用が大きく減ったことに伴って利用者数が大きく減ったのではないかなという風に考えております。

(副会長)

でも除子供のところをみると800以上減っているわけでしょ、800って2割以上ですよ。それで、さっきの話にもあったんですけど、これはずっと何年も同じことを繰り返しているんですけど、子供の増減はどうしようもないというか、長期的にはこういうバスを走らせることで子供が定着してくれるようにと考えるんですけど、短期的には通学者が1人減るとバス利用者は年間400人ぐらい減ってしまうので、それを入れて目標設定すると勘違いが起こるので、子供を入れた目標設定をやめましょうというのをずっと言っていると思うんです。でも今年も子供を入れた目標が出てくるわけですよ。それをまた出すから議論が混乱するんです。ずっと言っているんですけどそれさえも変わらないんですか。

あるいは支局さんがおっしゃったように、高齢者の人口だって減ってくるかもしれない、だから高齢者一人当たりで何回乗るといふのを目標にしたら良いんじゃないですかと、これをずっと言っていると思うんですけど、なんでそうならないのかということです。これって連携計画に書いてある目標値でしたか？。

(事務局)

これはネットワーク計画の数値です。

(副会長)

連携計画に書かれている目標だったら連携計画を変えないといけないし、ネットワーク計画だったらもっとすぐに変えられるのに、何回も同じことをこの会議でも言っているのにずっと同じ議論をするでしょ。同じ質問が出て同じように指摘してまた戻るの PDCA になっていないんじゃないですか。

ただし、2-4 ってすごくいい図なんですよね。支局さんが指摘されたように、実はアピールポイントで一番新城が誇れるのはこの図なんです。つまり補助をもらっている、いないに関係なく全部評価をしています。例えば昨日の別の自治体の地域公共交通会議では、フィーダー路線しか評価をやっていない、それでフィーダー路線って 1 路線しかないです。他にも市内には 30 路線ぐらいあるんですけどやっています。それから、作手線なんかは地域間幹線ですから、県の協議会で検討しますよね。昨日の市では 3 自治体合併なので、コミュニティバスでも地域間幹線になっているものがたくさんあるわけです。だけどそれは県で評価をやるから、市ではやらないというわけです。それはおかしいよねと話をしているんです。

そういうことを考えると、新城のこの図はいいと思います。できれば一番右に B とか A とかかっていう目標効果達成状況の評価の結果、これをなぜ資料 1 の方には書いて 2 には書かないのかということ。これは書いた方がいいですよ。

(事務局)

わかりました。

(副会長)

塩瀬線だけ A であと全部 B という事なんですけど、ただこの AB の付け方も今言ったように全体どんぶりの利用者数ではダメなんじゃないんですかというのをずっと言っています。それで今回またこれが出てきたというのはダメでしょう。だって努力が出ないですもん。通学の子供にもっと乗れと言ったって乗らないし、子供が減ったら減ってしまうし、そこは努力してもどうしようもないので、目標値に入れない方がいいでしょう。

それからお年寄りも本当は健康に動ける方のお年寄りの人数とかそういうのでやった方がいいかもしれないですけど、それが難しいのであれば 1 人当たりというのだからあるでしょう。そういうのをやらなければいけないのに、どんぶりで人数を見て小学生が減りました、増えましたでしょ。まだ除子供を出しているのでもいいですが、目標は除子供が良いんじゃないですか。

(事務局)

わかりました。

(副会長)

あとは収支率。さっきの解説で例えば西部線が前年比で 63% とか布里田峯線が 52% とかつくであしがる線が 57% とか収支率が非常に悪くなっていますが車両購入ということですか。

(事務局)

そうです。

(副会長)

車両購入というのは、普通は減価償却で5年で割るとかそういうものでしょ。その時に購入したからそこで費用として計上するというのはまさに自治体の発想でして、普通は減価償却で毎年に分けて計算するものでしょ。そういうのを全く考えないでここに出して、今年は車両の購入があったから収支率が悪くなったとかというのは、年度ごとの努力が分からないのでおかしいでしょ。そういう収支率の出し方は変なんじゃないんですかというのがありますね。あと、2-5で広域連携に向けた課題というのがありますが、新城市は運輸局の第三者評価がありますよね。

(事務局)

はい。

(副会長)

本来新城市は第三者評価は無い年なんです。これは、広域連携をきちんとやっていないのではないかと運輸局が目をつけているのです。それに対して答えがこれだとちょっと対応できないと思いますよ。つまり国から補助をもらって3年前に設楽町と調査をしました、だけど3年間何もやっていないですね、これは困ったことなので、本来新城市は第三者評価しなくていい年だけどもとということで、目をつけられていますよ。鈴木さんいいですよ、そういうことで。

(鈴木委員)

はい。

(副会長)

ここが一番問題なんです。ほかはまあそれなりにですけど、やってないじゃない、どうなってるんですかと必ず聞かれますよ。検討したけど進んでないっていうのは答えにならないです。これを答えないと大変なことになります。この後の議題にも関連することですけど、いろいろ調査して実際いろいろ協議したけど実現が困難でした、となればそう書けばいいですよ。だけど実現できることをちゃんと調査の結果として出してほしいというのは当然だから、何やってたのという話になりますよね。

それで、具体的にこれからどうするのということぐらい示さないと、対応アクションと書いてあっても、読み上げると、「検討の場を設けて協議を行ったが、具体的な方向性決定までには至っていない、だから対応としては引き続き協議を行い、実現に向けた調整・検討を進めていく。協議はできてなかったがまた協議する」というのはPDCAになっていないですね。また課題解消を踏まえた計画の修正を行うとありますけど、この計画というのはなんでしたか。

(事務局)

こちらは連携計画です。

(副会長)

連携計画をこの田口新城線だけのことで変えるんですか。

(事務局)

ではないですけど。

(副会長)

非常に曖昧ですよ、この課題解消を踏まえた計画の修正なんて書いてあるけど、今言ったようにここが非常に問題なので、どう対応するのかというこの1行が一番大事なんです。それで連携計画を変えるの？連携計画を変えるといまおっしゃいましたが、ヤル気あるんですかってことになりますよ。だから真剣に考えてやってもらわないといけないと思います。

何れにしても2-4はいい表なので、これはもう少し解釈して、それを踏まえて書き直してほしいということと、来年度の目標値は変えてもらいたいなと思います。

(事務局)

わかりました。

(副会長)

今これは変えようがないので。だから今日目標値自体をここで協議しないといけないですね、本来は。

(座長)

ありがとうございます。ほかに何かあったら皆さんご意見をいただきたいと思います。

(副会長)

ついでにいいですか。さっき守り育てる会と地域自治区の話が出ていましたが、これも前に言ったったかもしれませんが、例えば豊田市はずっとやっているわけで、地域自治区はもともとあって地域会議というのを設けて、基本的に地域内の公共交通は全部地域会議で協議しています。それで、地域自治区ごとに地域会議というものがありますが、地域会議の議論は半分くらいは交通なんです。それで、例えば稲武のどんぐりバスも稲武地域で検討して作って、その結果を市の公共交通会議に報告して、それで作ってもらっています。いい例が隣の市にあるんです。だから始まったばかりなので、豊田を見に行ったらどうですか、実際どうやっているか。例えば地域会議を傍聴するとか。

豊田はなにが進んでいるかという、新城の守り育てる会ですと走っているのは前提で、それでどうやってお客様を増やすかとかどうやってみんなに知ってもらうのかを検討するんですけど、豊田の場合だと、その育てる会みたいなものがないとそもそも走らせないという前提です。豊田市は共に働くという協働という言葉がありますけど、そういうモットーで公共交通を盛り上げている。

別にまねをする必要はなく守り育てる会で十分と思うんですけど、やはり先ほどもちょっと議論が出たように、この会議でいろいろ話をするとか、その取り組んでいることをもっと公表するとか、

もっとやる気が出るようなことをやはり仕掛けていかないと、これはなかなか疲れてしまうのかなと思います。あとここで評価している結果についてちゃんと守り育てる会で見ているかどうかというのを知りたいです。それ大事でしょ。例えばさっきの秋葉七滝線、除く子供が3,509から2,645に2割減しましたと、1年間で。このことについて守り育てる会でどういう議論がされたのかです。それでそのことを踏まえてABC評価をして、次年度守り育てる会としては、どうするのかをこの資料1のシートの書いてほしい。

評価は勝手にこの会議で機械的にやっていて、守り育てる会の人たちは知らない。だけど国にはがんばっていないという風に伝わるとかわいそうでしょ。だから評価というのは、一番やらなければいけないのは当事者でしょ。自己評価だもの。この会議がその自己評価をするところですけど、本当は守り育てる会がやらなければいけない。それで守り育てる会としてはこの3,509というのは理由があって減っているのかもしれませんが。実はすごく使っていたお年寄り3人くらいの方が寝たきりになってしまったから減ったとかかもしれないですね。だったらそうやって書いて、実は見かけ上減ったけどヘビーユーザー3人がちょっと入院してしまったから減った路線なので、本来BだけどAだと書いてもいいでしょ。そういうことも全然やらないでBとつけたらかわいそうじゃないですか。その守り育てる会は評価もやる場所として、守り育てる会の中でPDCAをやるんです。そうするともっとアピールポイントもかけますよね。ただ言いたいことを言ってやりたいことをやるだけではなくて、結果としてどうなっているかを見て、それでまだまだ気合が足りないとか、結構できているからもっと頑張ろうなということだと思います。

(座長)

ありがとうございます。ほかに何かございましたらお願いしたいと思います。今先生からいろいろご指摘いただけたので、またこれでより良いものにしていけたらいいなと思っていますけど、1つまた切り口が変わる話で申し訳ないんですけど、公共交通をやっている作手の方とはとにかく公共交通をなんとか守らなければとって皆さんそういう気持ちで走っていてくれなきゃと例えば思っていて、それでもし人口が減ったらどうなるんだろうとご心配されていたりするんですよね。

それでその中で今先生がおっしゃってくださった話で、みんなで乗ろうよ、とかみんなで行き先作ろうよということってすごく大事じゃないですか。それで福祉交通に最後の守りがあるというか、市役所としてそういうところまで考えてやっているよということって言っちゃいけないって皆さんおっしゃるんですけど、いまここを一生懸命やっているってことだから、その先のことはあまり言っちゃいけないとおっしゃるんですけど、さっきおっしゃったのも地域自治体さんの方の中でも、自分たちでそういうことが必要だからやろうよという風に盛り上がっていかないと、事務局さんだけでやってというのはやはり無理があるんですね。

その辺のところを上手に生活している皆さんに伝えるとかっていうとこってなんかうまく方法がないかなと思っているんです。

(請井委員)

公共交通会議で市民の足の確保ということで、いろいろなご意見をいただきながら主に路線を維持しているということなんですが、やはりその路線を今まで使っていた方でバスを使うことが難しくなってくると、今お話があったように福祉有償だとか言う形に流れていきますが、市の組織の中でここまでは福祉、ここからは一般の健常者だから路線バスで行くという話しになると、狭間の方

の救済というのが難しくなる場合が当然出てきます。やはりそれぞれで個別に考えるのではなくて、こういった場所で福祉視点も考慮したうえで例えばバス停から離れた方、今現実になかなかバス停までいけないけど、そういうことまで含めた地域の本当の困った状況ですね、そういったこともやはり一緒に考えながらやっていくのがいいと思っております、総務部のほうからもお話をいただきながら、あと子供たちの足の関係もありますので、スクールバスなんかのことも考えたそういう連携ですね、市役所の中の連携とそれからそういった全体を考えた地域での取り組みというのも当然必要だと思いますので、そういう方向で市役所内部それから地域自治区の中での話も含めてやはり全体地域の本当に広い目で見たと考え方を入れていると、特に新城地区の場合は足の確保が難しいエリアがたくさんありますので、特にそういったことを推進していく必要があるように感じています。

(座長)

変なおはなしの振り方でごめんなさい。ちょっとそのあたり、なにか元気になるようなところが描けるといいなと思って。事務局さんだけではちょっと大変で、やはり各振興事務所さんなど皆さんで上手に連携していただくことがすごく大事な、と思っています。瀧川さん何かあったら何でも結構ですので。

(瀧川委員)

1-1の図ですけど、⑤の目標・効果達成状況、残念ながらAがひとつでBが2つだったので、これは老人がなんで乗らなくなったという、ここの改善点のところを読んでもいまひとつ具体性がないから、ほとんど老人が減ったためにBになってしまっているから。なんで利用してくれないのかということをもう少しこの改善点のところにはわかりやすく書いてくれるといいかなとおもうんですけどね。317人と439人、結構多いですよ。死亡して減ったのではなくて都合が悪いから減ったわけですよ、なのでなんで使わなくなったかということはこの改善点のところではわかりにくい。

(座長)

なるほど、ありがとうございます。

(原田委員)

私も誘われてこの会議に参加させてもらうようになったんですけど、自分たちの方の守り育てる会というのが、あまりいってはいけないかもしれないけど、事務的におかれているみたいで年に本当に1回かもっと前は2回ほどやっていたようなこともあったんですけど、自分たちの守り育てる会の会議の中で話がよくでるんですけど、ただ単に望むこととかこうしてくださいああしてくださいということはやたらと言う。今回私もここに参加させてもらって思ったことがあったのでちょっと言ったんですが、ただ走らせてもらうだけでもいいんですけど、皆とりあえず利用すること、まず1回乗ってみて、なんでもいいからとにかく1回乗ってみてそれで何か行事があればそういうところにくっつけて利用させたらどうですかということも言ったんです。

それと現に出ている人が本当に利用している人でないということもあって、本当の話は出てこないんです。ある地区の方が言ったんですけど、バス停を設定されるとそのバス停までは歩いてい

くのがやはりなかなか大変で、車に乗れない人の中にはバスを利用してもいいんですけどなかなか足の不自由な人の方が多くてそこまではなかなか行けない。あと乗り継ぎしていくにもある程度歩いていけないのがなかなか大変で、本当の意見というのはなかなか聞けないんだろうと思うんです。

それから確かにうちのほうの利用者が減っているのは、たぶん怪我をしたりだとか、いつもバスに乗っていたけれど足が痛いとか言ったり、ちょっと歩けなくなったよというと私が乗せていってあげることもあり、そういう人も減ってくる要因ではあると思うんです。

例えばうちの地区でもよく聞く話の中で、まだ今は自分は車に乗っているけれど、もし足がなくなったら自分は本当にここにいただけでなにも動けなくなる。田舎の方なのでお互いが助け合うというのものもあるかも知れないですけど、本当はこういうものがあって利用するというのをもう少し本当に考えてもらえるといいんです。それとここに出ている4つの会に誰かしらこうやって出ているいろいろ聞いてもらいえるものすごい自分も思ったんですけど、本当に皆さんが熱心に思ってくれて改善してもらっているということがよくわかったものですから、それをまた地元の方へ帰って伝えたいんですけど、まだ皆さんそれほどではないっていうのがあると思います。本当は地元の方でも守り育てる会というのがもうちょっと活発に動けばもうちょっと改善の余地があるのではないかなとそういう風に思います。

(座長)

ありがとうございます。まさしくそのとおりですね。

(原田委員)

なのでこの会に私も出てよかったと思うのももう少しいろいろなところの路線の会を設けてもらって、こういう会議へ参加してもらえるといいかなと思います。

(座長)

いま原田さんと一緒に4校の統廃合の会議に出させてもらっているんですけど、それで公共交通のバス使いましょうよと原田さんと2人で一生懸命言うんですけど皆さんスクールバスがいいとあって、なにかあまり反論できないですね、不思議と。一生懸命言うんですけどね、乗らないとと。

(原田委員)

結局その言っている人たちは、バスはただ走っていればただ自己満足みたいなもので私のところにはバスが走っているという、そういう人の方が多くて、では本当にそれが絶えるとどうなるかと。

(座長)

本当にそうですね。ちょっとみんなで乗るようにまたアイデアを出して。

(副会長)

結局乗る理由がないといったことではないですかね。

(原田委員)

そうですね、だから本当はそれを作ればというか、ある程度何かあったときにそれをこじつけて乗るようにすれば。

(加藤副会長)

やはり新城でいつも思っているのは、どこに行ったらいいか分からないというのがあるんです。新城の中で行きたい所、行ったら楽しい所はどこかというイメージが湧かない。僕自身ある町でバス計画をやれといわれたら、みんなどこへ行ったら楽しいんだろうな、どこへ行きたいと思ってるけど、例えばタクシーだとすごく高いからいけないとか、車に乗れなくなったから行けないとか、嫁さんに頼むの大変だから行けないとか、そういう所ってどこかなと。そういう所がきちんと存在していないんじゃないですかね。

そうなりそうな所はいくつかあって、例えば中心商店街は昔はそうだったはずだし、今も場は有り、バスは行っている訳なので、そういう風に戻すことができる可能性はありますよね。あと商業施設とか公共施設とか。ここだってそうでしょ、

例えば病院へ行くぐらいだったら、ここでなにかいろいろやって、2階をもっと作り変えて、みんなお年寄りが集まってなにか面白いことをやる、そういうスペースに変えてしまうとか。そうしたらそこへ行くのにバスで往復で行けるから、週に1回くらいは遊びに行ったら友達もできるね、そういう流れができるんです。そういうところにいたっていないでしょ、ほかのところだとそういうのが全くないところもありますけど、やはりそういう施設とか場所があると簡単というか、もともとみんな行きたいのにいけないと思ってるので、宣伝したら乗ると。たぶん新城はそうでなくて、とにかく乗らないとなくなるから乗ろうねっていうのをずっとやり続けてしまっているのかな。

つくであしがる線の場合は結構それはやっていたんですね。こういう風に乗りましょうというのをいろいろ考えて、チラシを作ってというのをやっていた。あれでよかったんですけど、やはり作手の中だけだと苦しくて、例えばそれを使って新城へ行ってみましようとか、豊橋へ行ってみましようねとか、あるいはどこか遊びに行きましようという提案も含めてやるといいと思います。その辺は街づくりとか公共施設をこれからどうしていくのかということになるので、私も詳しく把握していないんですけど、そういう拠点と公共交通がどう走るかというのがやはりうまく合わさっていないと、ただ乗れ乗れといっているだけだと、難しいなと思います。

でもこれをやることは、つついこもりがちになるお年寄りの方がなるべく出てくることで、健康寿命が延び、先ほどから怪我をしたとか寝たきりになったから利用者が減ったとか悲しい話ではなくて、出かけることを定期的に担保することで、頭も冴えるし体も弱くならない、だから健康寿命が延びて医療費や介護費用が減って、バスでちょっとくらい使ってもそっちの方でペイしますよとなる。それからそういう人たちが住みやすい町だから人口も減らないという風になる。

だから、それぞれの地域自治区でいろいろやるというのは、そういう地域にするためには何をしたらいいのか、どういう取り組みをしたらいいのか、どういうものを作っていったらいいのか、その中でバスというのはどういう役割が果たせるのかという検討をそれぞれでしてもらえるといいですね。ただバスを残すという目的ではやはり暗くなるばかりなので、やらない方がいいとは言いませんけど、やっても疲れてしまうような気がしました。なにかそういう流れは座長が作ろうとしている。とりあえず面白いところはなにかもっと作ってほしいですね。

(原田委員)

ちょっと個人的なんですが、鳳来西地区の方に広見ヤナがあるんですけど、そこに来たいので公共交通機関使って来ましたが、そちらに行くにはどうアクセスすればいいですか、と聞かれます。でも土・日だと何もありません、もし来られるんでしたらタクシーしかないです、となる。時期的な所なのでそういう風に行きたい所があるといきたい人がいると思うんですけど、どういう風な足の手段があるのか他の所から来た人には分からないと思うんです。そういうのを利用すればいいと思います。

(座長)

そうですね。ありがとうございます。もし何かまだご発言ない方で何かありましたら、ご発言いただきたいと思いますが。時間の都合もございますので、今いただいたご意見修正していただいて皆さん所へまた郵便で送っていただいていた方がいいですか。

(事務局)

わかりました。

(座長)

そんな形でしていただきたいと思います。またアイデアを皆さんに出していただいて、より良いものにしていくということで、加藤先生にお願いしてチェックしていただいて。

(副会長)

これは16日提出ですよ。

(事務局)

そうです。

(副会長)

だから修正はほとんどできないです、数字以外は。内容的にはできないです。でも提出はそうだけれど、自分たちの自己評価は別に提出は関係なくて、いつもやらなければいけないことなので、修正してそれまでにできれば、当日配布してもらえばいいです。それでいいと思います。

(座長)

ちょっと頑張ってください。お願いします。それではまたあと何かあったら言ってください。それでは2番の布里田峯線および塩瀬線沿線の鳳来中学校生徒の通学時におけるバス乗り換え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(2)、布里田峯線及び塩瀬線沿線の中学生通学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。

まず路線の位置関係について説明させていただきます。4-1ページの資料4、布里田峯線・塩瀬線の現状と鳳中生徒の乗車位置をご覧ください。バスマップをお持ちの方は、マップ中央やや上

の黄緑色で記した路線が塩瀬線、濃い青色で示した路線が布里田峯線となります。

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（4－1ページの赤色で示した路線です）へ乗車し、玖老勢で豊鉄バスの田口新城線（水色の点線で示した路線です）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です）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現在9人となっており、毎日の通学であることを考えると大きな負担になっているものと考えています。

また、平成23年度に国の補助をいただき実施した「生活交通ネットワーク計画策定調査」の報告書においても、この2つの路線の利便性の向上（鳳来中学生の乗り換え回数を減らしてバス通学の負担を軽減させる必要性）に関する検討方針が示されていることや、毎年実施している満足度調査でもご意見をいただいていること、また昨年11月11日に開催しました守り育てる会からのご意見などから、まずは毎日バスを利用する生徒が安心して登校できる環境に向けた改善を優先的にすべきと考え、たたき台となる案を作成しました。

まだまだ不十分な案であり、様々な課題などもあるかと思いますが、現時点の事務局案を今回皆様へお示しし、この交通会議の場でご意見やご指導をいただきながら方向性を見出し、地元への説明や関係各機関への調整を行った後に、再度公共交通会議へお諮りしたいと考えております。

ここで、昨年11月11日に開催しました「守り育てる会」の開催状況や意見などについてまとめたものが、3－1ページの資料3にありますのでご覧ください。今回は沿線区長や老人クラブ代表、小中学校教諭、小中学校PTA代表、公募委員、アドバイザーの方々にご出席いただきました。この交通会議の委員であります原田守さんにも、アドバイザーとしてご出席いただきました。

今回の守り育てる会では、前回の満足度調査の結果から、全ての調査項目において、一般利用者より中学生の満足度が低かったことなどを説明し、その後の意見交換では、子供の利用に関する父兄の意見や一般利用に関する意見など、様々な意見をいただきました。

主な意見につきましては、3－1ページの資料3、下段以降に記載してある内容となりますが、子供の利用に関する意見では、中学校への通学に関する意見だけでなく、新城市内や豊川方面へ通学している高校生の、特に下校に関するご意見などがありました。

また、一般利用に関する意見としては、乗り継ぎ方や乗り方が分からない、また市民病院へ行けることがあまり知られていないなど、利用方法に関する情報提供といった意見や、高齢者のためにフリー乗降を、などの意見をいただきました。

このように様々な意見や要望などがあり、全てを一度に改善することも中々難しい面がありますので、事務局としてはまず今回作成しました42ページの案のように、まず鳳来中学校への「登校」における通学環境の改善させるため、登校時間帯に運行している「布里田峯線」の1・2便を、現在の玖老勢行きではなく、大海地区を通過し「こんたく長篠」の前を通過し、本長篠BT着へ変更する案を考えました。

この変更を行う場合、鳳来西小学校児童のスクールバスの役割を担っている「布里田峯線」の一部の時間帯の運行ができなくなるため、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、玖老勢から戻る便で鳳来西小学校の児童を乗車させることとします。

現在は鳳来西小学校への通学にも利用されていることから、できるだけ小学校への通学に支障が出ないように、布里田峯線と塩瀬線の一部の便のルートを変更しようとするものです。

現在の路線の状況と、変更後の様子については、資料4の4-1ページ、及び4-2を見比べていただくと分かりやすいと思います。

また、この変更が可能かどうかを確認するため、運行時刻案を作成しました。4-3ページが布里田峯線、4-4ページが塩瀬線のものとなります。各ページの見方としましては、縦列が各バス停の時刻となり、横列が「現在の時刻・各バス停間の所要時間・変更後の時刻」という3種類の時間を並べてあります。これを各便ごとに作成し、右へ行くほど遅い時間帯の便となっています。

事務局としましては、通学時間帯のままとまっている、朝の時間帯、登校時間の乗り換え環境を、最優先で解消できるようにしたいと考え、今回の案を作成しております。

また次の段階では、この布里田峯線が延長されれば、このルート上にある、こんたく長篠や隣接するコンビニエンスストアなどへもアクセスが可能となりますので、布里田峯線や塩瀬線の沿線住民の方々の、食料品などの買い物などにも利用していただける可能性があるのでは、と考えています。例えば、こんたく長篠前などにバス停を設置することができれば、高齢者の外出支援にも繋がるのではないかと考えています。

そしてさらに次の段階としてですが、平成28年4月に予定されている4つの小学校の統合に伴いこの地区にもスクールバスが導入され、この2路線の主な利用者は中学生と一般利用者となります。そうなりますと、従いまして、現在の小学校の登下校時間に配慮したダイヤから、中学生の下校時間に合わせたダイヤも組みやすくなりますし、日中に高齢者が通院や買い物に利用しやすい時刻表とすることも可能となりますので、今回の案を足掛かりとして、一つ一つ改善を進めていきたいと考えています。

簡単ではありますが、説明は以上となります。

(座長)

ありがとうございます。たぶんこれは結構いろんな内容がからむことなんだろうなと、私がちょっと整理できなくて申し訳ないですが、何かございましたらご意見いただきたいと思います。まだご発言いただけていない方には特にお話をさせていただきたいと思いますが、結構これややこしい話なので恐縮なんです。富山さんなにかありましたら。

(富山委員)

質問で、これは結局ダイヤ改正と経路変更っていつからやるんですか。

(事務局)

今回出させてもらったのは、いろいろな課題がまだ見え隠れしているのがはっきりとれなかったものですから、事務局案として今回出させてもらって、方向性をひとつにしてから再度守り育てる会など地元へ下したいというところで、具体的にいつからですというのはまだです。

(富山委員)

逆のような気がしまして、地元の意見聞かれて、それでこういう風にやりたいんですけどどうですかということで、ダイヤまできちんと固めてやられるのが普通というか。ちょっとこちらでやっても地元の様子もわかりませんし、これでいいかどうか、どういう利用者があるとかはたぶんこの会議ではわからないので、良い悪いを聞かれても分からない気がするんです。

一回の会議でこれを事務局案として出されているんですかね。二十何人に聞かれているだけでダイヤを改正してほかの利用者も多分不便になるところもあると思うんですね、逆に。通学がメインでここは全体としてこちらの方がいいということであればいい話かと思うんですが、一回の会議でそこにいられていた二十数名の方のご意見が優先されるのかそこら辺がちょっとわからないものですから、ちょっとこの場で良い悪いと聞かれてもちょっとわからないなど。

(座長)

一つは以前に調査をかけられた時に、その時からずっと課題として乗っかっていて、3年前の補助金をいただいた調査の時から課題として乗っかっていたんですが、ずっと手つかずだったという状況の中で、事務局さんがご提案として出してくださって、今日たぶんこちらにどういう問題があるのかということをお聞きになられたというご意向で出して下さっていると思うんです。一つはこれ田口新城線とのからみのことがあり、それと補助金の関係もからむと思いますし、その辺のところを今判断するのも難しい話ですけど、皆さんからご意見いただいてということをお願いしたいと思います。

(原田委員)

この話が出たのはかなり昔からなんですけど、自分の一番下の子が高校生になっているんですけど、かなり前から子供達からも言われていて、これって何とかならないのか、と。かなりはやく出て、この乗継ぎの場所の所で雨風にさらされたり、冬場ですと何かあって夜遅くなって待合とかいうのも大変なんです。バスがあまり大人数で乗れなくなってしまうということも多少あったように聞いたこともあります。

なので、その辺も改善していただければということで、小学校統合を機に小学生の課題は消えるわけで、今度は中学生の子の方を改善してもらい、大海を経由していけば時間も少し短縮したり学校へ行ける時間が早くなる。長年ずっと1回2回乗り換えがあるんですけど、待ち時間待ち時間でかなり待っている時間が多かたりしたりすることもあったものですから。

(富山委員)

基本はそういう希望が多いのであればすぐやればいい話ですし、ダイヤ改正というのは結局そっちを良くすれば多分不便になる方がみえるので、その辺のトータルなところでどうなんですかということかと思うんですよ。ですから資源って限られていますから、バスの台数とか、であればダイヤって本当にどこかを良くすればどこかが絶対に悪くなりますから、それがこちらの方が良いという方が多いのであれば当然すぐにでもやるべきでしょうし、ある程度決められてこうやりますという話なのかなと思うんです。

(副会長)

経緯としては、連携計画が20年にでき、21年10月でよかったと思いますけど、鳳来寺線という豊鉄バスの路線、これは塩瀬から玖老勢を通って本長篠まで行くという直通の路線がありました。これは利用が少ないということで無くなることになり、これにあわせて今の状態になったんですけど、塩瀬線はその時から中学生に利用されていましたが、塩瀬線は大海へ行くことになったので、そうすると2回乗り換えになるから非常に問題であり、この通学方法は暫定であって早いうち

に見直さなければいけない、とっていました。それが21年の話です。

その時に問題になるのは重複する田口新城線で、田口新城線自体も利用が減ってきて、鳳来寺高校が無くなったとかいろんなことがあって、見直さなければいけないということで、設楽町さんと一緒に調査したのが23年です。それで結果として出てきたのは、塩瀬線とか布里田峯線を鳳来寺経由で本長篠に延長して、田口新城線は追分から大海を通って行った方が田口にも早く行け、海老や田口から早く新城に行けるので、これがいいんじゃないかという提案をしたんです。けれど3年間にも動かなかったというのが経緯です。こういう経緯があって、今回これが全く違う案として出てきましたということです。

何れにしても、暫定乗換であるはずの2回乗り換えを6年もずっと継続してしまった、中学生にずっとそういう乗り換えを毎日4回、片道2回ですから4回乗り換えをしている、都会でもないのに、これをずっと強いてきたということです。だから一刻も早く解消しなくてはならないことは確かです。それで28年4月は小学校統合だから、小学校の利用者がなくなるのでそこでもいいんですが本当に一刻も早くやらなくてはならないという意味で、そういう暫定措置としてこれはありかなと個人的には思っています。ただ、根本的な疑問としては、元々そういうことも含めて計画を作っていたのに、どうしてこうなるのかと、ここをちゃんとやはり考えてもらわないと、さっきの話に戻るんですよ。1年間国のお金を使って調査をして、意向とかも聞いて、こうやってはどうかと提案したものを3年間放置して、それでやっぱりやらなければいけないということで出てきたのが全然違う案というのはどうなんですかと。第三者評価ではそこを聞かれます。

本来の案がここに添付されていないといけないのに、それも添付しないでまったく新たな案を出してくるというのは、ちょっとおかしいんじゃないかと思います。そういうのを全部忘れ、そして新たに考えたこの案で地元で了承を取ってきたのでこれでやりたいです、とおっしゃってくれば、例えば大海と本長篠の間だと豊鉄バスの路線と今回延伸される79条の路線が重複しているからこれはどうなんだろうねとか、それから田口新城線が利用が確実に減る、国庫補助割れにならないか心配だよ、どうしたらいいねという議論になるんです。

これは地元で合意を取っているわけではないんですか。

(事務局)

11月の会議ではこちらの案はお示しはしてはしないです。

(副会長)

見てもらってもいないんですね。

(事務局)

再度意見をいただくというのに重きを置いて11月の会議は開催しました。

(副会長)

今バス協会さんがおっしゃったようにここで言われても、基本はさっき言ったように2回乗換えを強いられている地域の皆さんがどうしたいのかということを考えて、やらせていただくという案であればそれでいいし、以前23年度に考えた案をやはり実行していくということだったらそれでもいいし、その実行に対しては豊鉄バスさんが一番関係しますけど、どういふご意見があるかとい

う、そういう段階だったらここで議論できます。これでいいかどうかここで議論して地元を下ろすと言われても、こんなんじゃ通えないと言われてたらどうしようもないですからね、我々としては、詳しくない人は答えようがないし。

(鈴木委員)

すいません一ついいですか。そもそも第三者評価委員会にかかることになった理屈は今加藤先生がおっしゃられたとおりなんです。うちの運輸局だと、結局田口新城線を大海経由にするかしないかの判断がそもそも止まっちゃっているという風に見ていて、これ本当にやるのって。それで先ほどの評価の書きぶりは、実現に向けて進めていくという書きぶりなので、新城市さんはやるという方向なんです、という風を取ってしまうんですね。そもそもやるかやらないかはっきりした方がいいと思って。水面下で聞いている話ではやれないという風には聞いているので、やれないんだったらそれをまず前提として話を進めない、やはり今言われたとおり話が元に戻ってってしまうので、先にこの議論をした方が良く思うんです。79条の話をする前に、まずその田口新城線はこのままでいきますとするかどうか。もしこのせいで話が再燃するのであれば合わせてやはり考えなければしょうがないですし、79条の性格から行くと4条で走れないから79条という選択なので、両方同じような天秤にかけることはなかなか難しいんですけど、道路の状況だとかを踏まえると、合わせて考えるしかないですが、元々話しに全く乗れないよということなら、この案もありかなと思います。有といった中には結局これを行った場合の影響度があって話ができるので、田口新城線自体をどう思ってみえるのか、特に豊鉄バスさんが田口新城線に対してどう思ってみえるのかをこの会議で話してもらった方が良くはないですか。

(座長)

ありがとうございます。せっかくなので豊鉄バスさんどうぞ。

(長縄委員)

田口新城線でありますけど、現在でも補助路線で広域路線ということでもありますので、国や県、新城市さんや設楽町さんから補助金をもらって運営しているといったような状態でございます。ただ補助金も赤字額全額という風ではございませんので、当然当社の持出しといった部分ありながら運営をしているというのが今の実態ということでございます。ですので、今回9人の方々ですか、生徒さんにとっては非常に便利になるということにはなるんですが、今回その9名様だけでもこちらの方に乗らないということになりますと、さらに利用減というような形になりますので、事業者側の立場からとると非常に苦しいです。その部分の穴埋めといいますか、路線維持についてはまた新城市さんかそういった方々と協議してどのような方策がいいのかということをやらないとなかなか難しいなという状態でございます。

(座長)

ありがとうございます。路線の変更についてはいかがですかね。僕もよくわからなくてしゃべっているんで変なことを言っていたら申し訳ないんですけど、本長篠の方面と大海の方面とあって、以前の調査をされた地問研さんの方のアンケートの結果では大海に出たいただいた方がという意見が多かったということで検討しようということだったと思うんですけど、ただ豊鉄さんとし

ては本長篠の方がいいよというお考えなのかそのあたりはどうでしょうか。あまり関係ないですか。

(長縄委員)

基本的にそちらの方の利用者が多ければ当然そちらの方へというような話にはなるかと思いますが、なかなかすぐ簡単には難しいかと。

(座長)

仮に大海に出ることによって乗ってくださる方が増えるといいかなと思っていたんですが。

(長縄委員)

乗ってくれたとしても、かなり増えたとしてもまだまだ収支的に見ますと田口新城線は相当な赤字になりますので、なかなか難しいのかなと、若干増えただけでは難しいのかなと。

(座長)

その辺のことをきちんとお話ししないと、ということですね。

(長縄委員)

そうですね。

(座長)

今って設楽町さんの田口新城線に関してのご意向はどうなんでしょうかね。

(事務局)

具体的に書かせてもらったんですけど、方向性をという協議の所までは全然まだです。まずは運賃、例えば200円の定額にしたらどうかとかそういう段階で止まってしまっているのも、根本的なところにはたどり着いていないとか、触れていない状態です。

(座長)

その地間研さんの調査の時に、地間研さんが鳳来寺のみなさんにアンケートを取るのを忘れてしまったみたいで、先ほどご意見があったように今現在走っているバスの路線のところの方に今度不便が発生するというところの調査を落としてらしたという事実はあったようなので、そちらのところはふまえないといけないかなとは思っています。これは設楽町さんと相談をして、新城市さんとしてどうするかという所で、先ほどおっしゃられたように変更しないということになれば、それで運輸局さんも困ってしまうので、そこのところをはっきりしていただくということが1つと、これを変更するとすれば、ある程度話を調整していくということをしていただくということではないのかと思っているんですけど先生どうですか。

(副会長)

塩瀬の方の中学生は一刻も早く救済したいので、私は今出されているこの案を27年度はやればいいと思っています。ただこれも暫定で、28年になると小学校のこともあるし田口新城線のこと

もある。以前はやはり鳳来寺高校があったから、そっちだったということですし、もちろん豊鉄さんも鳳来寺山とかもともと田口鉄道ですから、そういうこだわりもあると思うんですけど、これは本長篠海老線とか他のやり方でもカバーできると私は思っています。豊鉄バスの生活路線でカバーするかどうかというのはちょっと違う考えの方がいいと思っているんですけど、それをやはり28年4月のところをみて、その23年の時の案をもう一回本当にそれでいいのかということ、特に沿線のあたりの調査とかもやられた上で決めていけばいいと思います。

ただ実際に27年度に路線変更して塩瀬から本長篠にいけるようになるんですけど、その後もう一回田口新城線を見直したらそうでなくなるといやなので。僕自身が元々思っていた案は、この追分から本長篠に行くんじゃなくて、鳳来寺から本長篠に行くっていうのは塩瀬線をそうした方がいいんじゃないかと考えていたので、どうせ直通にはなるんですけど、案によってはわからない結果になるので、ちょっとそのあたり27年度の大きな課題にしたらどうかということです。

また、一番気になるのは輸送量15人で、まだ余裕がありましたよね。輸送量15人未満に利用者が減ってしまうと、国の補助、あるいは県の補助が得られなくなる。そうすると有無を言わず廃止になってしまう、あるいはものすごい新城市がお金をたくさん出さなくてはいけなくなるという、ここが一番危機的なので、その時に必ず乗ってくれる9人がいなくなるというのが微妙な数字です。15.いくつとか16.いくつとか微妙だと基準から落ちてしまう、落ちたら存続できなくなってしまう可能性があるんで、これは絶対に避けたいということです。そこはまだ大丈夫ですか。

(豊鉄バス)

余裕はないですけど。

(副会長)

余裕がないと言われたら、それをやってもやらなくても数年後にはぜったいそうなるから、絶対そのために対策をするんです。新城へ早く出られるから田口の人も乗ろうねとか、海老の人も乗ろうねとか、高校生も乗ろうねというのをやっていかなければならない時に、土俵際まで来た時に変えるとむしろ混乱を起こしては困るので、土俵際まで行かないうちにやっておかなければいけないという話なんです。

とりあえず鳳来西地区としてはこの案がいいですよ。あと塩瀬線は接続を全然考えていないから塩瀬線の1便を早めなければいけないとか、2便はいらなくなるのかなとか、そういうのはありますよね。ちなみに今のこの布里田峯線の6時43分玖老勢、これは部活用ですね。これをそのまま6時47分本長篠バスターミナルでカバーできる。それで8時5分というのが、部活がない人のダイヤということですね。この2本があればいいと。それに接続するように塩瀬線も1便を小島が6時28分のところを6時18分くらいに10分繰り上げると2便はいらない。この2便がなくなって3便が2便になって、これが玖老勢も行くけど小島で布里田峯線に乗り換えられて本長篠へ行ける。だから塩瀬の方は1回乗り換え、布里田峯線は直通で本長篠へ行けて非常に便利だということですね。

あと、皆さんのコメントの中で思ったのが子供が酔うという話。確かに田口新城線の鳳来寺のあの山は大人でも酔う人がいるわけで、これはやはりずっと気になっていましたけど、こういう実際毎日乗っている人が酔うという話を見ると。

(原田委員)

うちの方のおばさんですけど、小さいバスに乗っていくと酔うからと言ってわざわざ田峯まで行って田峯から豊鉄さんに乗って大きいバスの方がまだ揺れないからと選択している。よほど運転手さんがいいのかもしれませんが。

(副会長)

そういう意味では、そのまま小さいバスで鳳来寺へ突っ込んでいくと中学生には不評かもしれない。すると追分経由の方がいいのかなというのはあります。海老の方はどうしても鳳来寺経由でないといけないと思いますけど、田口新城線が大海へ直通することになると、本長篠海老線を拡充していかななくてはならないということに必ずなると思うので、海老とか長篠から鳳来寺の間のところはすごく減ってしまうので、というのが28年にやらなければいけないことなんですよ。

(座長)

ありがとうございます。ちょっとお時間超過していて申し訳ございませんが、お願いします。ほかに何かありましたら。では事務局さんそういう方向で検討していただくということでよろしいですかね。

(事務局)

はい。

(座長)

みなさんよろしく願いいたします。あと清水部長まだお話されていないですけど何かあったら。

(清水委員)

特にはないんですけど、この場は公共交通会議ということで、バスの主な運行に関して話し合う場なんですけども、市役所としましてはやはり市民の足という全体な話になります。飯田線もそうですし、利用される今バスもそうですが小中学生それから高校生、それから一般の市民、高齢者それぞれ市民の足として考えて全体的な中で考えていかなければいけないと思うんですが、そういった意味でこれから地域の市民の意見を聞くには自治振興事務所を通じて市民の意見を吸い上げる、そういう場でまた聞いていかなければならないと思います。

内部でも公共交通のバス、それから教育委員会の小中学生、高校生それから高齢者が市民福祉部という面で連携を図っていかなければいけないと思います。ただ単にスクールバス、今度の北西部の関係で学校の統合でスクールバスという形の話が出ていますが、そればかりがいいという風にも思いませんし、全体的な中でどれが一番ベストなのかということを考えていかなければならないかなと思っています。

(座長)

ありがとうございます。それではこれで議事を終了させていただきます。

(副会長)

今日ちょうど国の予算が閣議決定されますから夜になったらその内容を見ますけど、公共交通の関連の予算も新しいものが出てくると思います。それで、先ほども申したように11月20日に地域公共交通活性化再生法が改正されて、連携計画といわれたものが制度としては廃止されて、地域公共交通網形成計画という風に改まった。それで12月に四日市市と京都の丹後地域、北部ですね、この2つがこの形成計画1番2番で出したということで、あと私自身もずっと各地で連携計画を形成計画にして、そのことによって今度の予算を活用しているいろいろやろうということをやっています。そういう状況もあるし、地方創生がらみはたぶん今回の予算の中でもいろいろ重点的に書かれていると思います。

あと東三河は広域連合の話も出ていますでしょ、広域連合と言ったらちょうど飯田を中心とする南信州広域連合というのはすでに手を挙げているわけですけど、そこでこの協議会をつくって重要な市町村で一括で公共交通の計画をつくって実施しています。そんなことで今新城を取り巻く状況を見たときに、あるいは国の流れとかいろいろなものを見たときに、公共交通で色々と攻めをどんどんしていくということが非常に大事なことで、実際全国どんどん攻めて色々な提案をしてやっており、例えば貨客混載の話、今度の新しい法律で貨客混載がかなりできるようになってくるということなので、バスに荷物を載せて運ぶとか、タクシーとかの話も出てきている、そんなことが地方の提案としてどんどんやらせてほしいという風に出てくる時代です。

だから例えばスクールバスの話もでてますけど、僕はどちらでも皆さんが好きなようにしてもらえばいいんですけど、国の制度としてそうした方がいいとかという考え方ではなくて、新城としてどういうやり方が一番良くて、それに対して国の仕組みがこうではおかしいので、例えば特区だとか特別ななにか提案をして、こうすべきじゃないかということをもっと訴えかけるということをやらなければ、やはり受身だと結局誰か国が作ったのかどこかの先進地域が作ったかそういうルールで、どんどんそれを新城にあわないことをやらされるという可能性が高いので、やはりもっと提案をしてほしいなと思います。

それが地域自治区で話し合うことであるし、それから守り育てる会でどんどん新しい案を出してもらおうこと、それをこの会議でもどんどん言って頂いて、もちろん委員のみなさんにも言いたいことをどんどん言ってもらって、それで新城としてやりたいことをどんどん提案して、国とかにも働きかける、実際にも運行して利用者の皆さんにも意見をもらう、これがPDCAなので、やはり今回資料1とか2で書いたこと、これは書類ですから、そうではなくてもっと実質的にこういうのを作ってこれをやってみただけどうまくいかなかったから次またこうやりますとか、こうやろうとしたらここで障害があったので国になんとかしてくれよとか、そういうのをどんどんやっていける会議に是非してほしいと思いますので、座長はそういうお考えで全面的に考えておられるし、それが新城をもっとメジャーにするというか、新城で面白いことをやっているなという風なことになると思うので、市役所の皆さん大変ですけど、皆がんばっていますので一緒にがんばるということをお願いしたいなと思います。すいません最後にちょっと余分なことを言いました。

(座長)

ありがとうございます。それではこれで協議を終了しまして、事務局さんにお返しするんですが、田村さんから発表があるそうなので。

(田村委員)

すいませんお時間を少しいただきます。今日傍聴にもお越しいただいておりますが、小粥さんという、小粥さんは実際浜松と新城の多田野で2地域居住をされてまして、以前からこうした所の連携ということに非常に取り組んでいただいております、確かこの会議のオフ会の時に、新城から聖隷三方原までいけると良いよねと、コウノトリ号走らせたよねなんて話があったんですが、その後そのままになっておりましたが、今実際に聖霊に行くとしたらどういう形でいけるのかということをお粥さん自身が調べていただいて、マップを作っただいて、しかもこれを今浜松にも新城にも北設にも配っていただいて PR をしていただいているということです。ちょっと小粥さんからいいですか。

(小粥さん)

ありがとうございます。すいません少しだけ。もともとは5・6年前に設楽の友人が東三河北部医療圏のホームページを作った友人がいるんですが、その友人がやはりいろいろ調べてきて、三方原聖霊にドクターヘリで運ばれて命は助かったと、それでそれはいいことなんだけどその後やはりおじいちゃんが運ばれたらおばあちゃんが行きようがないと、退院しても行きようがないと、なんとかならないかということで、それこそ話を聞くとみなさん飯田線になんとか乗って豊橋まで行って浜松まで行ってまた北に戻っているという状況があって、その中でいろいろ調べていく中でなんとか行けるなということで調べさせていただきました。

11月の三遠南信サミットの道の分科会でもこの話をさせていただきまして、浜松市はあまり興味がないようだったんですね、一応先日事務局から議事録が回ってきて、研究していかなくてはいけない対象にはなってるねと議事録が残っていますので、またそういうのも出てきたら話していきながら、先ほど東三河の広域連合の話もあったんですが、その後に三遠南信ほんとするんだったらやはりこういうことも考えていくのが必要であろうと思いますし、自動車交通のハブが新東名が通って三遠南信道が伸びてくると引佐のあたりが自動車交通のハブになる。それで、そうなったときに公共交通のハブをどうするのかと考えた場合に、今ここの連絡をちゃんとしておくことによって長篠の活性にも繋がっていくのではないかなと思うものですから、すぐにどうこうではなくて、現状少しでも利用できることを知っていただいて、利用促進につながればいいなと思って作らせていただきました。

話を聞くと浜松の人、新城の人よりも、北設と北遠の辺りの人にやはり需要がありそうだなと思っています。もし困っている方でこの情報が届くことによって助かる方がいれば、少しでも多くの方に届けていただきたいなと思って作りました。どうもすいません、ありがとうございます。

(座長)

ありがとうございます。全部自費で刷って配ってくださっているそうなので。PDFとかにして配ってもいいですかね。

(小粥さん)

是非お願いします。

(座長)

ありがとうございます。座長を変わってほしいなと思って聞いていたんです、素晴らしい方で、

ありがとうございました。

(事務局)

事務局の方からその他でございますが、1点ございます。今年度第4回目の公共交通会議を年度末の大変お忙しい中ではありますが3月中旬ごろに開催させていただく予定であります。日程につきましてはまた後日調整をさせていただき、改めてご通知差し上げる予定でありま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。

(座長)

ありがとうございます。

(事務局)

それでは本日は大変貴重なお時間をいただきましてありがとうございました。貴重なご意見、ご提案、課題をいただきましたので、次回の会議にはそれを踏まえた形でお示しできればなと考えております。本日は長いこと大変ありがとうございました。