

平成 30 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 31 年 1 月 9 日（水） 10 時 10 分から 12 時 00 分まで

2 開催場所

新城市勤労青少年ホーム 2 階 軽運動場

3 委員（19 名中 12 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 付属持続的共発展教育研究センター教授	加藤 博和	副会長
公益社団法人愛知県バス協会専務理事	古田 寛	
豊鉄バス株式会社取締役営業企画部長	長縄 規之	
豊鉄タクシー株式会社取締役社長	浅野 丈夫	
新城交通有限会社代表取締役会長	大橋 京子	
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	前澤このみ	
新城市老人クラブ連合会長	加藤 実	
千郷小学校 P T A 副会長	池上 央子	
バス利用者代表	加藤久美子	座長
バス利用者代表	筒井 博仁	欠席
バス利用者代表	村田 藤子	欠席
中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	杉本 忠久	代理出席 運輸企画専門官 平井早苗
愛知県振興部交通対策課主幹	榊原 仁	
愛知県新城警察署交通課長	伊藤 由介	欠席
愛知県新城設楽建設事務所維持管理課長	柴田 知之	
新城市総務部長	古田 孝志	欠席
新城市健康福祉部長	滝川 昭彦	欠席

4 会議次第

1 あいさつ

2 報告事項

(1) 新城名古屋藤が丘線高速乗合バス「山の湊号」について

3 協議事項

(1) 地域公共交通確保維持改善事業一次評価（自己評価）について

(2) 鳳来地区 S バス 4 路線（長篠山吉田線・秋葉七滝線・布里田峯線・塩瀬線）の運行時刻の一部見直し及びバス定の移設について

(3) 作手地区路線の進捗状況について

4 意見交換

5 その他

## 5 議事の結果

### 1 あいさつ（副会長）

おはようございます。すみません、少し遅れまして。何をやっていたかという、実は中宇利の方に行っていたんですが、思ったより帰りに時間がかかりまして、遅れてしまいました。すみません。

今日は、一次評価の議題が入っていますが、これは毎年、ずっとおられる方はよくご存知だと思いますが、1年に1回こういった見直しを行う。見直しというのは、やってきたことについてうまくできているかどうか、何か問題があったかということを見直して、それを運輸局に提出し、二次評価を受けて、次へ進むということですが、最近はMAASや自動運転など話題の言葉が出てきていて、公共交通と自動車を同じ土俵で扱って、車が便利なきには車を選択して、みんなで乗り合った方がよいときには乗り合うとか、ここで乗り換えればよいとか、そういうことをスマホで考えてやってもらって、うまい具合に人が移動していけるという社会をつくるためにどうしたらよいかということが出てきている。そういうことができれば幸せになるという雰囲気が出ていますが、そういうことをやろうとすると足元の公共交通、それぞれがどうしたらうまく走るのか、うまく使えるかということをやらなければいけない。

この会議の役割はそこにあるので、それをきちんとやらなければいけないということですので、今日はあまり目先のことばかり考えないで、目先のことはとても大事ですけど、10年、20年先を考えたときに、この新城の「おでかけ」というのはどういう風にしていったらよいのかという中で、これがあるということをもも考えて取り組んでいます。皆さんも、今日の資料を見ていただくと、そういうスタンスで書かれてあると思いますので、ぜひ、そういう考えで臨んでいただければと思います。もちろん、細かな部分でも気づいたところがあれば言っていただけるといいなと、これも併せてお願いしたいと思います。今日は、よろしくお願いたします。

### あいさつ（座長）

おはようございます。一つ見ていただきたいものがありまして、前回の会議のときに地域でのマップという話が出たんですけれども、公共交通で私たちが、どういうところがあるということアピールできれば良いのではないかとということで、私は八名地区ですけれども、八名地域協議会でちょっとだけでしたけれども、みなさんで話していただきまして、そうしたらやっぱり八名地区にはこんなものがある、こういうところがあるということで、ぜひ皆にバスに乗って見に来てもらいたいという話で、かなり盛り上がりました。このマップは、まだ全然完成ではないですけれども、こういう話す機会を持つことが、公共交通に関心を持っていただいて、もっと自分も乗ろうじゃないか、乗っていただこうじゃないかという話ができるのではないかとということでやった成果ですが、他の地域でもやってくれるとうれしいかなと思います。また、私たちも続けていきたいと思いますので、この会議に出て私は本当に良かったと思っています。今日は、よろしくお願いたします。

## 2 報告事項

### (1) 新城名古屋藤が丘線高速乗合バス「山の湊号」について

- ・事務局より、報告資料1に基づき説明を行った。

委員：企画切符の発売については11月から、利用促進の第1弾という形だったが、こういう企画切符をよいタイミングでやっていくと、それなりに効果が出ると思っている。PRが秋用の

チラシなので、もう少し早くできればよかった。それと切符の売り方について、まだ調整段階ではあるが、今後に向けてはリニモ会社の窓口で何かできないか随時調整を進めているので、第2弾企画切符をまた考えていきたい。

委員：アンケートの中の設備要望のW i - F iについては、いつも利用されている方も含め、外国人のお客さんを取り込むというかたちでは、やっていくのも必要だと思う。トイレの要望が結構多いが、最近は貸し切りバスでもトイレ付きのバスを要望されるお客さんが多いと旅行会社から聞くので、それにどう対応していくかが課題だと思う。山の湊号については、外国人旅行者も含めて、G T F S化を考えていただくのも利用促進になるのではないかと。運行方法については、土休日の便は平日と時間も変わっていないと思うが、この時間だと土日利用としては早いかなという感じもする。時刻に関する要望などについて検討した方がよい。停留所の名称は、川路のバス停については括弧で三河東郷駅となっているが、外からの人を呼び込もうというときにはわかりにくいと思う。バス停名の変更についても考えてみてもよい。

事務局：土日の便については、アンケートの運行時間・本数に関することとしてまとめた意見の中にいくつもあり、やはり仕事で使わない人にとっては1便の時間は早すぎるということであった。これから、平成32年度に向けてということにも関わってくると思っているが、実際に何便にするのかということや費用のこと、藤が丘に乗り入れする時間帯が厳しいということもあるが、検討するにあたっては、例えば土日を2便運行のままにするのであれば、1便をもう少し遅い時間にすることや2便を早い時間にすることなどの時間の調整も緻密にできればと考えている。土休日と平日の目的を明確化していくなど、利用者にもわかりやすいものになるよう検討できればと思う。川路のバス停については、田口新城線のバス停を使わせていただいているので、運行事業者と一緒に考えていければと思う。

委員：バス停の話が出たので言わせていただくが、もつくる新城の近くの八束穂というバス停がある。もつくる新城南という高速バスのバス停をつくったが、もつくる新城からは少し遠い位置にあり、八束穂のりばの方が近いと思うが、名称がわかりにくいので何とかならないか。八束穂のりば近くの防災用地は、もつくる新城の駐車場がいっぱいになると、職員の方が開けに行って整理をされているということがある。そういう使い方をもう少しうまくやれるように、危なくないようにバスを中に入れるというようなやり方が考えられないか。

委員：防災倉庫駐車場は、災害が起きた場合の緊急用ということで補助金をいただき設置をした。普段は使っていないが、ただ空いているわけではないということを前提として意識していただきたい。そうは言っても、土日などはもつくる新城の駐車場が満杯になった時には、用地の一部を臨時駐車場として認めている状況である。駐車場にバスを入れるということについては、現在、国道4車線化の工事をしており、中央分離帯ができるので、バスを入れても、出るときに一方方向にしか出られなくなり、また市道側も交差点に近いので、物理的に厳しいので、あの場所を使うのは難しいかと思っている。

副会長：僕は、同じことばかり言ってやらないことは無視するという姿勢だが、これまでも何回も言っている。そんなのすぐできないのと。三河東郷駅のこと、八束穂のこと。やって何か悪いことがあるのか。ただそれに尽きる。こういう資料をつくると、ますますあらわになる。川路ではなくて三河東郷駅と書いた方がよいのではないかと。なぜ八束穂というバス停からもつくる新城までは徒歩なのか。もつくる新城北というバス停ならまだよいが、以前は新城車庫前であったが、車庫はインターチェンジができることで富永に移り新城富永、こっちは

八束穂になった。もつくる新城ができたのだから、もつくる新城で良い。本来ならもつくる新城内にバス停をつくっていないことが根本的な欠陥で、つくる時にも言った。国の委員として、道の駅に停留所をつくらなければいけないと言っているのに、この地域内にできる道の駅に停留所が全くできないというのは、本当に恥ずかしい。では、どういう風に改善するのと言っても全然動かない。せめて八束穂のバス停の名前くらい変えればよいのに、それさえもやらない。こういうのはあり得ない。それで、八束穂がもつくるに近いという案内をする。どうしても八束穂がよいのであれば、八束穂もつくる新城でよい。何でそういうことができないのか。そういうことをずっと言っている。地域公共交通会議というのは、良いことを考えたらぱっとやろうねという場所ではないのか。こういう調子だから田口新城線だっただんどん衰退する。そういうのには付き合っていられない。全国の色々なところで困っている人たちがいて、何とかしてほしいという中で時間を割いてここに来ているので、無駄な時間をつくらせないでほしい。「やらなきゃいけない」と言ったら、「それいいですよ、じゃあやります」で済むはず。何回、言わせるのか。会議だって短くて済むので、そういうのをお願いしたい。もつくる新城がものすごく人気のある道の駅だったとしても、そのすぐそばを走っている停留所が関連付けられていないからわからない。GTF Sも八束穂というバス停ではわからない。外国人は全部グーグルで検索するので、GTF Sというフォーマットにしなければいけないということだが、もつくる新城にはつながるが、鳳来寺にはつながっていない。最初から鳳来寺には外国人は来ないと考えているかもしれないが、今のインバウンドは国によって違うので、冬の鳳来寺最高だねとなる場合もあり得る。外国人の方がどうやって行くのかを検索するということに対応できるようにしていくのが、我々がやらなければいけないこと。そう考えると、本長篠駅も、本長篠鳳来寺山口駅にするとか、そういうレベルの問題である。本長篠駅から鳳来寺へ行くということがわからない。飯田線に茶臼山駅があるが、あそこから豊根村の茶臼山に行こうとする方がいるのではないのか。そういうことを考えた方がよい。新城の人だから川路がわかる、茶臼山がわかるというのは、実はそうではないかもしれない。車ばかり使う人は飯田線の駅を知らないかもしれないので、新城の人でも茶臼山駅から茶臼山に行けると思っている人がいるかもしれない。今回これは、第1弾とあるが、3か月に1つくらいのペースで作り、4つくらいがリニモの駅や商店街のところに並んでいけば、1つくらい行ってみたいとなるかもしれない。そういうのを考えていきたい。この企画はどのように考えましたか。

事務局：行政の観光部門や運行事業者などで掲載したいものを抽出し、だいたいのレイアウトを決め、印刷業者により見やすいように修正してもらった。

副会長：例えば、地元の高校生に考えてもらうとか、そういうことも何個か仕掛けてみるとよい。ものにならないことが多いですが、時々すごく良いものが出る。そういうことが大事で、1つは決め打ちで、鳳来寺山は定番に近いからよいが、実はこんなすごいものがあるって、意外と受けるというものがあるので、そうやって何個かのグループで若い人に考えてもらう、お年寄りの人に考えてもらう、女性に考えてもらうなど、やってみるとよい。今回は観光のことしか考えていないが、ビジネスで今のダイヤだと16時台ですから、最近よいなと思っているのは、ほろ酔いパックというのがあって、このバスで行ったときに新城のどこかでビール1杯だけ飲めるというパックをつけて、それで値段は変わらないというようなものがある。そういう人はゆっくり来て、ゆっくり帰る人なので、もっと飲食するはず。そういう仕掛け

もよいと思う。ビジネスと言っても、観光のようなもので、そうすると新城に出張したいなという人が増えるとか、そういえば鳳来寺があるよねとか、長篠の古戦場があるよねとか広がっていく。そういうアピールもできる。

座長： 私たちもバスに乗ったらポイントがもらえて、10個たまったら何かもらえるとか、そういう面白いものがあるとよいねという話をしていた。

副会長： 年末に大阪で、公共交通をどのように見直していけばよいかというようなワークショップ形式の研究会に参加した。最後に、理論をやっている先生の講評がとても印象的だった。その先生は兵庫県豊岡市の都市計画にかかわっているが、豊岡市は公共交通でとても素晴らしい取り組みをやっている、表彰されている自治体なので、豊岡市のことをほめるのかと思っていたが、全然ダメと言った。豊岡市は兵庫県人口の6%くらいしかない但馬地域の中心で、豊岡市の高校生が高校に通えるように頑張ってバスや乗り合いタクシー、自家用有償運送などを整備した。しかし、豊岡市の子どもが、東大などの優秀な大学に進学できるような高校には通えるようになっていない。東大に行けるような進学校で一番近いのが鳥取東高校で、距離が100kmもあるので、東大に行けそうな子は、みんな豊岡市には住まずに鳥取市に下宿するために出て行ってしまふ。そういう子たちは、東大を卒業しても絶対に戻ってこないのではないかな。だから、町の中の整備だけやってもしょうがないと言っていた。それを聞いたときに思ったのは、新城はやっているなど。今日の協議資料1の中部様式に各路線の利用者数が出ている。これまであまり比較したことはないと思うが、高速バスの利用者数は昨年度が13,000人ほどで、これを超えているのは作手線と中宇利線だけ。1日3往復しかないのに他の路線より利用者が多い。利用の想定は全然違うが、意味があるという見方はできる。収支率はどうなっているか。作手線が28.87とか中宇利線が10.45となっているが、これよりも上ではないか。少なくとも10よりは上だと思う。そのように横並びで見たら、とても意味のあるものだなと考えられる。ただ、3往復だけでは本当の目的は達成できない。おそらく、豊岡市から鳥取市まで1日3往復走らせても、往復2時間かかるし、それで通う高校生はいない。新城は豊橋へ行けるし、名古屋の大学に行けるということで、この路線は、他の地域の路線と横並びで見ても、意味のある路線ではないかなと強く言ってよいのではないかな。強く言ってよいけれども、利用者が増えなければ赤字なので、赤字が大きいのもまずいので、もっと乗りましようということを市役所としてしっかりとうたえてほしい。

### 3 協議事項

#### (1) 地域公共交通確保維持改善事業一次評価（自己評価）について

- ・事務局より、協議資料1-1、1-2、1-3、1-4に基づき説明を行った。大きな修正はないが、みなさんの意見を加味しながら事務局で修正をし、提出することとして承認された。

委員： 満足度について、何がどうなればプラス1上がるのか。何が基準なのかがよくわからなかった。5段階の満足、やや満足のパーセンテージが上がったことに対して、数値化しているということなのか、それとも意見なども踏まえて何らかの数値にしているのか、パーセンテージであれば上がったと思うのだが、それを数値化していたので、数値に直すのはどのようにしているのか。田口新城線の市町村所見の理由分析で設楽町が、「路線全体の利用者数の減少、沿線人口の減少に伴う原因が大きく影響しています。」とあるが、これは

データを見て影響を確認しているのか、検証されているかというところだけちょっと確認させていただければと思う。

事務局：満足度については、職員が実際にバス車両に乗り込み、乗っている方にバスの現状も含めて聞き取り調査を行い、バス運行について5段階で該当する満足度を数値化したものが満足度数となっている。数値化については、5段階で満足が1.2、やや満足が1.1、普通が1.0、やや不満が0.9、不満が0.8ということで1件ずつ数値化して路線別に利用者数をかけると、評価が高ければ数値が高くなり、低ければ数値が低くなる。田口新城線の沿線人口については、すぐに出せる数字はないが、地域の皆様に説明する資料でも地域ごとに沿線人口がどれくらい減っている、高齢化率が市の平均に比べてどれくらいになっているというような数値を毎年度出しているのので、把握はしている。

委員：色々説明を聞いていて、基本理念として公共交通機関の必要性というものをみんなで理解し、そして一人ひとりがそれを維持していくということだが、高齢化時代が進んで、特に足の問題を研究・検討しなければならぬ時期に来ていることはわかってはいるが、乗らない人がどうしたら乗ってくれるか、Sバスを利用してくれるのかということを考えなければならない時代になっている。事務局へのお願いだ、PRにはよく来てくれるが、こういうものがあるから乗ってくださいということではなく、乗らない人がどうしたら乗ってくれるのかというような意見交換会を持ったらい。いつも役員会などでもっとバスを使ったらどうだろうかということ、それから高齢者の交通事故が多くなって免許証を返しなさいという時代の中で、一つは認知症防止のために社会にもっと出て来なければいけないということを話している。そういう中で、公共交通機関を利用して、どうすれば乗るのかということを中心にみんなで研究し、そして、この制度をみんなで利用していけるような社会であってほしいと思っている。公共交通は高齢者にとって一番大事な制度であるし、みんなで利用してもらえるようにPRを図っていかねばいけない。改めて説明などをさせていただき、利用促進についてお話しできればと思う。

副会長：作手線が堅調である理由は何か。

事務局：作手線は、沿線にある新城東高校作手校舎に通う生徒が、ここ数年、先生方が作手線にのれば一本で通学できることをPRしていただいております、夏の学校説明会では増発しなければならぬほど生徒さんが乗っていただくほどになった。実際に入学していただいた生徒さんの通学により、利用者が増加している要因となっている。

副会長：今、2つ考えなければならないことがあって、1つは作手校舎と田口高校を比べて、総合的に見て、田口高校へ行くよりも作手校舎へ行く方がよいのではないかとということ。実際に、生徒数もほぼ変わらない状況だが、何が大きく違うかということ、もちろんカリキュラムは違うが、作手は行きやすくなっているのではないかとということ。その辺をよく解明しなければいけない。もし、作手校舎か田口高校かで作手校舎を選んでいるとしたら、それは行きやすさということも大きいのではないかと。以前の作手線は、作手から朝、新城に行けるようにすると、高校生がどんどん流出して当時の作手高校がなくなってしまうのではないかとということで、高校生を新城方面に行かせないように朝は運行しないようにしていた。しかし、保護者が送っていくのだから、やらないよりやった方がよい。やらなかったら作手に住む人が減ってしまうということで、やるようにした。当然、新城方面に行くためにバスに乗る人が出てきたが、運賃を安くし、ダイヤも見直しをした結果、作手に来る

人も増えてきた。この5年間を見てもずっと伸びてきているという良い状況。これを見ると田口が割を食っているかなと思ってしまう。田口高校は、入学者も倍率も減ってきているが、作手校舎は堅調である。こういうことを考えないと、それぞれの路線だけを考えていてはわからないことが出てくる。もし、間違いがあったら教えてほしい。それと、高校生と高齢者がどれくらいの割合で乗っているかを知りたい。高齢者に乗っていただくためということについては色々なことがあり、大事なのは車に乗れている人と乗れていない人と分けて考えなければいけない。乗れている人は当然、バスより車の方が便利に決まっている。だけど、作手から降りてくるのは決して楽な道路ではない。今、参加している愛知県警の委員会で、70歳以上の方は、若い人よりも自分は運転がうまいと思っている割合が高いという恐ろしいデータが出ていた。ありえない、つまり、自分の運転が下手になっていることを自覚していない。運転の様子をドライブレコーダーで録画し、それを見せて感想を聞くと、「これはひどい、誰の運転だ」という。「あなたの運転だ」というと、それをきっかけに免許を返納する方もいるという状況である。運転が決して以前に比べてうまくない、あるいは若い人よりもうまくないからちょっと気を付けた方がよい。作手の中だけで乗るのであればまだよいが、新城に行く、さらに豊橋へ行く場合には、とてもこれは安全ではないということをおわかってもらわなければいけない。だけど、そんなことを言ったら不便だと思うので、ではどうしたらバスに乗る気になるかということをやっていくというのが大事。もともとバスにしか乗れない人、車に乗れない人については、公共交通機関が不便だと出歩かなくなってしまう。だけど、自分の用事とバスの時間がうまく合っていて、みんなで誘い合わせて乗る機会があれば、また乗るようになることがある。そういう企画をきちんと作っていかなければいけない。高校生については、公共交通が便利かどうかということが、進学するかどうかを決める大きな要素なので、そこをどう考えるか。田口高校と作手校舎を比較するというのは、田口高校にも行ってもらわなければいけないので良くないかもしれないが、田口新城線を考えるときには、そういうことを考えて分析する必要がある。作手線は、道路が決して走るのが楽なところではないので、大きく変わるチャンスがある。高里や清岳など、ここまでは車に乗ってきて、新城に出るときはバスに乗るということはどうしたらできるか、逆に、作手の中で送って行ってもらえるような仕組みがあって、誰でも作手線まで出られるようにするというようなことをどうしたらできるかをやらなければいけない。そういうことで、今よりもさらに作手線の価値が上がるだろうと思っている。だから、そういう展望が出て来ないかなど。評価委員は悪い路線を見るわけで、調子のよい作手線は第三者評価でも注目されない。しかし、良い路線でも油断していると悪くなる。作手では、作手地域の人とそういう議論、作手線にもっと乗るにはどうしたらよいらろうということをやっていると思う。僕の認識が正しいかという点と、利用をもっと増やしていくには高齢者のところが課題だと思うが、そこはどのようにやっているのかという2点。

事務局：まず、高校生については、高校にアンケート用紙を送付して、毎年つながったデータとしてとれるように調査を行っているが、作手線については、ここ数年、抜けていく3年生の数よりも入学してくる1年生の方が、数が多いという状況が続いている。田口高校についても同様にデータを取ったが、現在は2年生と3年生しか田口新城線を利用していないので、それが直接田口新城線の利用者減につながったと考えている。そういう意味では、作

手の方が通いやすいということで、人が流れ始めているのかもしれないというつながりも考えられるので、その辺も含めて検討していきたい。

副会長：中津川市では、近隣の高校へどういふダイヤで行けるかをまとめて、高校生と中学3年生に配っている。自分で調べて乗るといふのは、まさにグーグルがどうだと言っているように、どこのホームページ何があつてといふのはやらないので、このように情報提供していかなければいけない。作手校舎は、新城から直通で行けるからわかりやすいといふのがあつたのかもしれない。田口高校は1年生がゼロといふのは深刻で、来年もゼロといふ可能性がかなりあつた。田口から降りてくる高校生はいるか。

事務局：降りてくる高校生は4、5人ほどいる。

副会長：実際には、何十人かはいると思うが、全然つかめていない。つかまなければいけない。そのためどういふ取り組みをしなればいけないかといふのが、今後の対応方針にも書かれてこなければいけない。

事務局：作手校舎では、入学説明会の段階で朝はこの便に乗つてきて、昼で帰るときにはこれ、部活があつたときはこれ、通常で帰るときはこれといふように説明をし、だから作手高校に通うことは何ら不便ではないといふことをアピールしてくださつていふことがこつた結果につながつていふと考えている。また、田口新城線についても高校とこつたことを、話をしながら進めていふと考えている。高齢者の利用については、実際のところ総数はつかめていないが、乗降調査の時には年齢についてもお聞きするので、こつた調査から考えると、小中学生を除いたいわゆる一般と呼ばれる方たちについては、各路線で1、2人は障がいの方など車で通勤できない方があるが、それ以外で乗られる方の8割、9割は70歳以上で、最高齢で96歳の方もいた。作手では、今はどちらかといふと路線の再編について、守義線、つくであしががる線をメインに進めているが、どのようにつ手線につなげて、どう乗りやすくするかといふこともテーマとしていふ。もちろん、参加される方の中には、直接新城まで行けるようにすればよいといふ意見も出てきたが、やはり、こつて乗継できればよいといふことや、こつてこつたような待合スペースがあつたよいいなどの意見もいただいおいて、それらを含めて今度の再編につなげていふ。

副会長：今日、中宇利まで行つてきたが、中宇利線は今のダイヤでは高校も行けないことではないけど、ほとんど使つていないといふ状況か。

事務局：中宇利線沿線の高校生は、新城東高校がメインになるといふと思うが、中宇利から自転車で行くには、旧新城市の中では一番距離があつたので、雨だとなかなか通えないといふことで雨の日は使う。雨の日の調査では、高校生が4、5人乗つてきたので聞いてみたが、毎日乗るといふ子はいなかった。

副会長：それは、時間がかかるといふのが大きいのか。中宇利線は、基本的には小学生用のダイヤだと思ふ。それから、八名地区はもっと近いと思つたが、意外と広くて遠かつた。もちろん自転車でも行けるが、バスで行きたいといふ生徒もいるだろうし、天候が悪いときにはバスで行きたい人が多い。だけど、今のダイヤは、つかめないダイヤなんだろうと思ふ、改めて考えたときに作手地区と比較しても八名地区の方が厳しい環境にあつた可能性があるとも感じた。中宇利線をどうしたらよいかといふことを考えなければいけない。小学校のスクールバスとしては、これでよいかのかもしれないが地域のたかつたさんの方に乗つていたこつたとするといふ必要かといふのは、今までやってこつたと思ふ。それをこつたから

どのように進めていくか。この会議でも中宇利線のことは検討していない。

事務局：中宇利線については、この会議でもなかなか話題に出なかったが、座長にも関わっていただき、昨年度は、地域の方に中宇利線の経路や利用者数などを知らせていただく勉強会を開催した。そこから、この会議の冒頭で紹介していただいたように、バスでこういう施設に行けるんだよという話をさせていただいたというようなところなので、まずは母体となるような組織はできてきたと思うので、高校の再編のことも含め検討していきたい。

副会長：小中学校のスクールは毎日乗る人が決まっているし、ダイヤ的にも決まるが、ほかの人だと使いづらい。高校生だと部活もあるので、またちょっと違う。ただ、高校生の場合は、スマホが使える場合が多いので、デマンドでも可能。お年寄りはおっと自由に出てくるが、午前8時とか10時に出て、11時から午後2時くらいに帰るといったようなデマンドのようなものがよいかもしれない。よく調査をしてみると、もともとこの地域の方は、小学生のスクールが中心となっていることを当たり前と思っているのかもしれない。しかし、そういう地域だと思って放っておけば、別に要らないとなるかもしれないが、お年寄りも学生も住みづらいというままでいってしまった場合に、一体どうなってしまうかなと思った。データを見ると、達成度に利用者数が少ない、減っているということを見たときにどうしたらよいかという考察もここにあってよい。今まで、この路線は考察もしたことがなかったので、少し付け加えたらどうかというものも思った。私自身も久しぶりに中宇利線沿線を見たが、もっとしっかりと見ていなければいけないという反省をしている。

座長：八名地域協議会では、私たちの公共交通ということはよく話題に出ている。バス路線をこうしてほしいとか、時間をこうしてほしいとか、色々な意見があるが、個々の意見を聞いていると埒があかないので、意見をまとめてみんなで折り合いをつけたものを一度提示したいと思う。

委員：先ほどの報告事項からつながっている話で、収支率のところは入れるということによろしいか。

委員：乗降調査をやらないと路線別の収支は出ないが、そこから割り出された分子、分母がいわゆる運行総経費という形でよろしければ出ると思う。

事務局：また、会議終了後に照会をさせていただき、それを踏まえて数値を入れるか、それとも行を減らすかという形で対応していきたい。

委員：できれば入れていただきたい。

副会長：特に、山の湊号は知りたい。

委員：私どもは、特に田口新城線が知りたい。後半の方の資料に収支率の実績があり、こういう数値くらいになろうかと思うが、出ているのであれば出せばよいと思う。できれば、考察の中などで利用者数について、人口減少のこともあるので、高校生や学生とお年寄りがどれだけ利用しているかの状況がわかると、今後の色々な検討に役立つのではないかと。

## (2) 鳳来地区Sバス4路線（長篠山吉田線・秋葉七滝線・布里田峯線・塩瀬線）の運行時刻の一部見直し及びバス定の移設について

・事務局より、協議資料2-1、2-2、2-3、2-4、2-5に基づき説明を行った。内容については承認するが、意見のあったところを修正することとなった。

副会長：長篠山吉田線は、遠鉄との接続が17時台に書いてあるだけだが、これは、行きは考慮し

ないということか。これだけ書いてあると乗る人はいないよねとなってしまう。

事務局：今までは、4便で向こうへ行って、5便で帰ってくるという接続が取れていたが、崩落に伴う迂回の関係で、間に合わない状況となってしまうので、現状はこのようになっている。道路が復旧されれば、また元のダイヤに戻ると思う。

副会長：なぜ、通常運行の方に書かないのか。

事務局：それは記載漏れであるので、修正させていただく。

副会長：4便ということは、今までそういう人がいたのか。

事務局：過去にはあったが、ここ数年では、通常的に利用する方はいない。年に1、2回、20名ほどの団体がこちらの方へ食事に来られるくらいの状況。

副会長：田沢に行く人はあるのか、ないのか、そういう検討をきちんとしてきてほしい。そういう検討をせずに、漫然と往復しているだけでもお金がかかる。例えば、これをデマンドにするということもあり得る。なぜ、そういうことをやらないのか。全然乗っていないのであれば、やめるとかデマンドにするということを考えないといけない。色々見直して乗るようにするとか、お金がかからないようにするとかあるが、この路線はそういう話をすべきだと思う。遠鉄バスは、竹平6時34分、7時34分、9時35分、14時48分で、9時台の次は14時台である。長篠山吉田線についても、7時台の次は10時台になっているので、10時だと9時35分にも乗れない。しかし、9時35分に乗れば引佐まで行く人がいる可能性があるかもしれないと思った。引佐や聖隷三方ヶ原病院へ行く可能性がある。もちろん、7時34分が一番良いのかもしれない。しかし、来年10月に遠鉄が見直しになる。

事務局：浜松市では、みどりバスというデマンドのバスを運行しているが、これを田沢竹平から聖隷三方ヶ原病院やバローまで行くことができるようにするというのを、まだ決めかねているところがあり、その時に、例えば浜松市の住民ではない人がみどりバスを使ってもよいかと聞いてみたところ、予約者登録をしていただければ利用できるということであった。そのあたりの調整も含めて、竹平までのところを残した方がまだ便利になる可能性があったので、現状の時刻としては、今は残すという形にした。みどりバスがまだ不透明ということで、今も情報交換をしながら対応しているので、今回はこのように提出させていただいた。

副会長：山王から先はデマンドにして、例えば、引佐方面へ行きたいという人が出てきたら、そちらにも予約が入って乗り継いでいけるとしておけば、鳳来南部の人が浜松や引佐方面に出ることができるということができるようになる。このタイミングで、そういう投げかけを浜松市にしていかなないと、あとでこちらが困ると思う。だから、漫然と今までやってきたからやっているではだめで、ぜひ、そこは10月に向けてやってほしい。10月ということは、6月には決まるということなので、6月までの半年の間にやっておかなければいけない。

### (3) 作手地区路線の進捗状況について

・事務局より、協議資料3に基づき説明を行った。

委員：常連客とのヒヤリングの中に、バス停については道の駅に入るようにした方がよいという意見があったが、こういう意見が所々であるとするならば、道の駅の利用目的というものもある

が、どういうふうになれば使えるかというのを県の維持課などに相談をしてやっていただくということと、ここでの議論ではないかもしれないが、設楽町で作ろうとしている道の駅は確か田口新城線が近くを通ると思うが、新たな道の駅をつくる时候にもご検討いただくように、それぞれで話し合いをしていただくとよいと思った。

#### 4 意見交換

副会長：先ほど、グーグルで山の湊号が検索できるかどうか、できた方がよいという話だったが、誰がデータ化しているのかはわからないが検索はできるようになっている。実は、ほかのルートと比較でき、例えば、山の湊号の時間帯だけで見ると、本山駅からだと1時間以上早く、もつくる新城へ行ける、新城市役所も30分くらい早く行けると案内が出る。それも安い、とても良いというふうに出る。高速バスが往復3便ではなく、6便、8便になっていった場合、常時、こちらが検索で出てくる可能性がある。ただ、豊鉄バスさんの路線自体はデータがないので、もつくる新城を検索すると、三河東郷駅から歩いて12分と出る。ということなので、もう5年くらいのうちには、これをやっておかないといけないと思う。とりあえず、今はそういう状況である。

#### 5 その他

事務局：第4回目の会議を3月に開催させていただく予定です。日程等を調整し、改めて通知しますのでよろしくお願ひします。

<終了>