

令和7年度 第4回新城市地域公共交通会議 会議録

1 開催日時

令和8年3月9日（月）午前10時15分から

2 開催場所

新城市役所4階4-2, 4-3会議室

3 委員（22名中20名出席）

所 属 等	氏 名	備 考
新城市長	下江 洋行	会長
名古屋大学大学院環境学研究科 附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	小林 裕之	代理 業務課長 徳田裕二
豊鉄バス株式会社常務取締役	綿貫 琢也	
豊鉄タクシー株式会社取締役社長	鈴木 英司	
東栄タクシー有限会社代表取締役	原田 拓巳	
東海旅客鉄道株式会社東海鉄道事業本部 管理部企画課 課長代理	井上 雅隆	欠席
ジェイアールバス関東(株)	吉川 央紀	
新城市社会福祉協議会 会長	森田 尚登	
山吉田ふれあい交通運営協議会 会長	肥田 芳博	
千郷地域の足の確保検討委員会 委員長	浅井 泰博	(監事)
八名地域の交通を考える会 会長	加藤久美子	座長
山吉田地域の交通を考える会 会長	石野 里美	
東郷地域自治区の足を考える会	市村 照代	
作手地区代表	齋藤 純子	(監事)
中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	原田光一郎	
豊橋鉄道労働組合中央副執行委員長	河合 公紀	
愛知県都市整備局交通対策課 担当課長	石屋 義道	代理 主査 松岡直人
愛知県新城警察署交通 課長	大脇 猛	欠席
愛知県新城設楽建設事務所 維持管理課長	田中 康雄	
愛知県東三河総局新城設楽振興事務所長	長谷川勝春	代理 山村振興課課長 金原伸芳
一般社団法人新城市観光協会 事務局長	横山 和典	

4 会議次第

別紙次第のとおり

5 会議の結果

【会長挨拶】

令和7年度末を迎え、今年度を振り返ると、本市の地域公共交通は現状維持に留まらず、新たな一歩を踏み出した年であった。具体的には、年度当初の豊鉄バスへの交通系ICカード導入により、利便性が大きく向上した。また、本長篠バスターミナルでは、国の交付金を活用したトイレ改修が完了し、長年の課題を一つクリアできた。

さらに、高速バス「山の湊号」は2月末までの利用促進キャンペーンの成果もあり、過去最高の年間利用実績を記録している。山吉田ふれあい交通の浜松市への乗り入れについても、先日浜松市の会議で承認をいただき、4月から実施される見込みとなった。

令和8年4月からは市内多くの路線で運行改善が予定されているが、これは各地域の検討組織が主体となって議論し形にした証であり、皆様の熱意に敬意を表する。本日は「新城市地域公共交通計画」の見直しという次なる羅針盤を定める重要な協議となるため、活発な議論をお願いしたい。

【副会長あいさつ】

新城市の公共交通は大臣表彰を受け、国の「交通空白解消」の好事例として高く評価されているが、自分自身はまだ十分ではないと考えている。本日新城駅で降りたが、バスの案内が依然として不十分である。初めて訪れた人にとっては、Sバスのバス停があっても行き先や時刻が分かりにくい。市民には当たり前でも、外から来る人への視点が欠けているのではないか。

また、JRの「名古屋往復きっぷ」が3月31日で廃止される。これにより、新城・本長篠から名古屋方面への運賃が実質的に倍近い負担となる可能性があるが、これに対する市の対応が本日の議題に入っていないのは懸念事項である。この廃止により「山の湊号」の利用が増える可能性もあるため、周辺状況の変化を踏まえた議論が必要である。

協議事項1 令和7年度地域公共交通会議予算について

(事務局説明)

Sバスちさと線、塩瀬線、鳳来寺山もつくる新城線、つくであしがる線、海老連谷線の5路線は、地域間幹線系統に接続するフィーダー路線として国庫補助を受けている。法改正により、令和7年度からは法定協議会である本会議で補助金を申請する必要があるため、予算を調製した。補助金額は19,896,000円であり、本会議の口座に入金後、全額を新城市へ支出する

(協議結果)

質疑なく、全員一致で承認された。

協議事項2 Sバスちさと線のダイヤ改正について

(事務局説明)

令和5年4月に開始したデマンド運行のモニタリングの結果、川田地区の住民がまちなかを訪れる際、調整時間として車内で15分から30分待機を余儀なくされている実態が判明した。この負担を軽減するため、区域運行時間の見直しと待機時間の削減を行う。また、他路線からの乗り継ぎ利用者からも要望のあった「春日眼科」および「とも整形外科」を予約不要の定時定路バス停として追加する。便数は5便から6便に増やし、パターンダイヤ化することで分かりやすさを向上させる。実施日は令和8年4月6日を予定している。

(主な意見)

委員：城北公園などでの長い待ち時間は、狭いバス車内に運転手と乗客が二人きりという状況もあり、非常に雰囲気が悪かった。今回の改正で待機時間が解消されることは、住民にとって非常に大きなメリットであり、地域の皆もベストなダイヤができたことと喜んでいる。

委員：今回新たに予約無しで2つの医療機関に行けるようになったが、地域の話し合いの中でどのような意見があったのか教えていただきたい。

事務局：東郷や八名、山吉田から市民病院まで来て、そこからさらに春日眼科へ行く際に予約が必要な点は不便だという声があった。予約なしで行ける範囲を広げることで、地域外の利用者もスムーズに受診できるよう改善した。

副会長：実際に1便や2便などの午前の便はどれくらいの利用があるのか。降車専用にして、市民病院などで待機できるようにすれば、待ち時間も減るのではないか。早く到着して待機時間が発生するのは、そもそも利用が少ないからではないか。利用が増えればまた時間がかかる可能性があり、「早く行ける」ことを手放しで歓迎して良いかは注意が必要だ。また、早く着いたのなら新城駅などで待機し、運転士が休みやすい環境を作ることは考えなかったのか。

事務局：運行事業者である豊鉄タクシーとも議論したが、複雑な待機ルールを作るよりも、分かりやすい一貫したルートを回る方が運転士にとっても混乱が少ないとの判断で今回の形とした。

(協議結果)

全員一致で承認された。

協議事項3 Sバス長篠山吉田線のダイヤ改正について

(事務局説明)

本路線は中学生の通学利用が大半を占めるため、現状に合わせ時刻を見直す。利用の少ない6時台の便を廃止し、昼便(11時、13時)を8時台、15時台へ変更、中学生の下校に合わせたダイヤとする。

改正日は令和 8 年 4 月 1 日。また、愛知県による工事通行止めに伴い、4 月 1 日から 7 月 31 日まで「柿本」「柿本城跡」バス停を休止し、迂回運行を行う。

(主な意見)

委員：住民アンケートや乗降調査など、地域の交通を考える会として、3 年間検討を重ね、山吉田ふれあい交通との調和を考えた結果、無駄を削ぎ落とした「最低限」のダイヤ案となった。理想に近い形になったと考えている

委員：ふれあい交通の発足当初から、S バスとのバランス調整を求めてきたので、今回の縮小は望ましい方向である。

委員：昼便を廃止し中学生限定の「臨時便」を走らせるとのことだが、これは一般人は乗れない「スクールバス」として自家用有償旅客運送の枠組みから外れるのか。また、昼便の一般利用実績はどれくらいか。

事務局：臨時便は完全に中学生専用のスクール利用として整理する。昼便の一般利用は、2 週間の調査で 1 日に 1~2 人あるかないかという状況だった。

副会長：地域が決めたことには敬意を払うが、会議に示されるデータが不十分で判断のしようがない。地元がこうやっていいって言ってるからいいというのが、100%正しいとは全く思っていないので、地域公共交通会議で案を出して吟味するのが、必要じゃないのかと思うし、4 月 1 日改正なのにこの時期の協議では、否決の選択肢がないに等しい。6 時台の廃止についても、単に「実績がない」だけでなく、元々どんな接続を意図していたのか(高校生が JR 飯田線や豊鉄バスへ乗り換えるなど)を吟味した上で判断すべきだったのではないか。白川町の事例のように、デマンド化によって「親の送迎」から「自分の足での移動」に転換し、利用が増えた例もある。現状の利用状況だけを見て削っていくのは、路線の衰退を招く懸念がある。

(審議結果)

全員一致で承認された

協議事項 4 新都市地域公共交通計画の見直し及び令和 8 年度スケジュールについて

(事務局説明)

計画期間を令和 10 年度まで延長し、目標数値を上方修正・再設定した。山の湊号の目標を年間 2 万人とするほか、JR 新城駅への案内表示、鳳来寺山もつくる新城線の日曜祝日運行の検討などを盛り込んだ。令和 8 年度の重点施策として、1 作手地域等の S バス見直し、2 もつくる新城および本長篠駅・バスターミナルへのデジタルサイネージ設置、3「おでかけマイスター」等の担い手育成、の 3 点を進める。

(主な意見)

委員：目標値の設定に関し、「コロナ前水準の維持」としているが、基準となるコロナ前の数字が資料に示されていない。増減が分かりにくいので、基準値を明記すべきではないか。

事務局：計画の前段としては数値として出しているが、この部分に関しても出すとしたらより分かりやすくなるかと考えます。

委員：鳳来総合支所を乗り継ぎ拠点にすると記載があるが、本長篠駅および本長篠バスターミナルもあるので、この狭いエリアで実現できるのか。また、主要 3 拠点間(新城駅、もつくる新城、本長篠バスターミナル)の接続強化というが、具体的な移動手段のイメージが見えない。

事務局：鳳来総合支所は中学生の待合スペース、駅・ターミナルは案内機能を重視している。3 拠点接続は豊鉄バス田口新城線を軸に考えているが、利便性を高めるための手段は今後さらに検討していく。

副会長：「訂正」の「訂」ではなく「定める」の「改定」を使うべき、など言葉の定義を正確にする必要がある。また、現状という言葉がよく出てくるが、ここで指しているのは計画時点の最新値を示す必要がある。目標としてコロナ前の値に戻るのであれば、具体的な数値を出すべきだ。また、海老連谷線からの乗り継ぎ目標はあるが、ちさと線などの他の路線の乗り継ぎ目標がないのはなぜか。土休日の徒歩圏人口カバー率は平日より低いはずであり、土休日運行を検討するならそのモニタリング指標も設けるべきだ。さらに、計画の推進体制において、地域の検討組織と本会議の関わり方が単なる矢印で示されるだけでなく、より練り上げられた検討プロセスとなるよう制度化が必要だ。

(審議結果)

指摘事項を修正することを前提に、承認された。

報告事項

(1) 福祉有償運送運営協議会と地域公共交通会議の統合について

法改正により運営協議会の地域公共交通会議への一本化が可能となった。新城市でも福祉と交通の部署の垣根を越え、効率的かつ一体的な議論を行うため、統合を図る方針である。具体的な運営ルールは次回の協議事項とする。

(主な意見)

副会長：単なる手続きの簡素化で終わらせてはいけない。普通のバスやタクシーに乗れない人が地域にどれだけいて、どう運ぶかという「福祉交通」の本質的な課題に、本会議が責任を持って向き合う覚悟が必要だ。

(1) Sバスやな線の土日実証運行について

令和8年3月28、29日、4月4、5日の4日間、桜まつりに合わせ実証運行を行う。駐車場が有料となるため、公園内は一方通行で運行する。

4. その他

【豊鉄バス】

ICカード導入1周年イベント(3/15)および小学生無料乗車デーを実施。田口新城線のダイヤを夜間にシフトし、利便性を向上させる。

【観光協会】

さくらまつりを3/25から開催。ライトアップや謎解きイベントなどの新しい試みを行う。

【副会長】

JRの名古屋往復きっぷ廃止に関し、土休日であれば「あおぞらフリーパス」などの代替手段を周知し、利用者が減らないよう工夫すべきだ。また、生活道路の速度規制が30km/hに引き下げられる見通しだが、バスの定時性維持のため、警察に対し適切な規制(40km/h等)の要望を行うなどの対応を急ぐべきである。

以上をもって、第4回新城市地域公共交通会議を終了した。

会議終了 12:00