

令和3年度 第6回新城市地域公共交通会議 会議録

1 開催日時

令和4年1月5日（水）午前10時15分から午後0時10分まで

2 開催場所

新城市役所4階 会議室

3 委員（23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) |
| 豊鉄バス株式会社常務取締役営業企画部長 | 坂本 直也 | |
| 豊鉄タクシー株式会社取締役社長 | 長縄 則之 | |
| 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 | 渡邊 良成 | |
| 新城市社会福祉協議会会長 | 前澤このみ | |
| 山吉田ふれあい交通運営協議会会長 | 肥田 芳博 | |
| 新城市老人クラブ連合会広報安全部副部長 | 森 正彦 | |
| 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 | (監事) |
| バス利用者代表 | 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 | 山内 三奈 | 出席 首席運輸企画専門官：鈴木隆史 |
| 愛知県都市整備局交通対策課担当課長 | 澤木 徹 | 出席 交通対策課長補佐：石川貴康 |
| 愛知県新城警察署交通課長 | 兵藤 収 | |
| 愛知県新城設楽建設事務所維持管理課長 | 堤 一史 | |
| 新城地区自治振興事務所長 | 笹田 明男 | |
| 鳳来地区自治振興事務所長 | 石野 里美 | |
| 作手地区自治振興事務所長 | 横山 卓央 | |

欠席者

| | | |
|----------------------|-------|--|
| 公益社団法人愛知県バス協会専務理事 | 小林 裕之 | |
| 豊橋鉄道労働組合中央執行委員長 | 長坂 和俊 | |
| 新城市小中学校PTA連絡協議会（鳳来中） | 夏目 寿紀 | |

4 会議次第

1 会長あいさつ

2 協議事項

(1) 地域公共交通確保維持改善事業の一次評価（自己評価）について

(2) 地域公共交通計画について

3 報告事項

4 その他

5 会議の結果

1 あいさつ

(会長)

新城市長の下江でございます。私は、昨年11月13日から、市長職に就任させていただきました。どうぞよろしくお願いいたします。今日は、第6回新城市地域公共交通会議に、大変お忙しい中ご出席をされまして、誠にありがとうございます。

自己紹介をさせていただきたいと思うんですけども、私の住んでいる地域は、この市内10ヶ所ある自治区の単位で言いますと、鳳来東部地区という地域で、行政区は大野区でございます。JRの飯田線の沿線の三河大野駅が最寄りの駅になりまして、三河大野駅そして、湯谷温泉、三河榎原、柿平そして名号、三河川合、そして池場駅がありまして、湯谷温泉から以北はですねバス路線が飯田線の沿線ということもありまして、バス路線がないこともありまして、徒歩圏のバス停からのカバー率が、自治区単位で見ると、一番低いというそういう地域に住んでおります。

そして、昨年12月27日に、新城市の昨年1年間の重大ニュースということで、重大というのは、ベストテンということではなくて、重要な10のニュースでありますけれども、山吉田ふれあい交通運営協議会の地域デマンド交通の本格運行開始、4月1日から、これを一つ取り上げさせていただきました。

この、全国初の住民主体の事業者協力型のデマンド交通ということで、豊鉄タクシーさんに運行管理委託をお願いしておりまして、大変お世話になっております。引き続きよろしくお願いたします。

また4月の下旬であったと思いますけれども、包括協定を結ばさせていただきましたJRバス関東さんの、新東名高速道路を使った新ルートでの運行開始、そして、道の駅もつくる新城への乗り入れ開始ということも一つ挙げさせていただきました。

こうした、就任の間のないといいますか、2週間ほど前に、こういう交通ネットワークの拡充ができたことで、大変市内にも、大きな産業面での効果も出ております。あわせて観光二次交通の重要性ということも、今まで以上に認識をしております。

さて、わたくしのマニフェストの五つの目標の中の一つ、安心して暮らし続けられるまちづくりというところに、公共交通網のことを取り上げさせていただきました。

これは、75歳以上の高齢者の運転免許を返納した方のSバス利用の無償化を検討したいということでもあります。これにつきましては、実際の免許の返納状況であるとか、それから返納後の移動のニーズ、さらには、かかる費用もちろんですけれども、近隣の市町村の取り組み事例、また先進事例もしっかりと調査をし、そして政策の効果を見極めた上でやれるかどうかという、そういう判断をするというのが前提でございます。

12月9日だったと思いますけれども、加藤教授からも、東郷町の事例もちょっと含めまして、ご助言をいただき、私のなりにも考えるところがございました。

引き続き、こうしたことも含めまして、この公共交通会議におきましてですね、計画策定に向けて皆様方に協議をお願いいたしまして、冒頭の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

(副会長)

名古屋大学の加藤です。本年もよろしくお願いいたします。新しい市長からいろいろお話があった通りで、いろんな変革の中で、また、課題もいろいろあるという状況で今まさに今日もそうですけれども、地域公共交通計画を策定してこれからどういうふうに進めていくかということを考えなきゃいけないということですが、実は今日、朝の5時ぐらいまで、原稿を書いていたんですけど、本当は12月20

日の締め切りなので、とっくに過ぎているんですが迷惑かけてしまっているんですけど、実は「二次交通」のことを書いていて、私、「二次交通」ということが非常に嫌いな言葉で、病院であったら、かかりつけは一次医療圏、総合病院が二次、大学病院が三次というふうに、最寄りのところから順番に123なのにどうして交通は航空だとか新幹線が1で、ここのローカルなところだと2、3になるのかと、全く逆じゃないのと。

こういう、上から目線の発想が、そもそも公共交通を悪くしているんじゃないかとそういう出だしで書いているっていうことで、まさにそういう意味では、どうしても、それとお客さんたくさん運んできてくれるのは、そういう感性のところなのでそういうところとどういうふうに結びつけるかは、非常に大事なわけですから。

それだけじゃなくて地域に住んでいる皆さんが、どうやって自分の家から出かけて、あるところまで行って買い物したりとか、学校行ったりとかしてそこからさらに駅でいろんなところへ行けるっていうそういう視点も非常に大事なことで、その両方をきちんと見ていかなきゃいけませんねと。

そういうところに、例えばすっ飛んでしまうんですけど回すっていう、言われているものとか、それでいろんなものが出てきていますけれどそういうものも、うまく結びつけていかなきゃいけないねっていうことを、ちょうどほぼ書き終えても、寝ぼけて書いているといけないんでもう1回見直しますけれど、そんな感じで、原稿書いてましたんで、新城はまさにそれを、現行はあくまでも一般的に、日本ではこういうふうにしていったらいいんじゃないかってこと書いているわけですけどそれを新城に落とし込む。というのは一体何が必要かと、いうことをまた変えていくと。いうことになりますので、その作業をきちんとやっていかなきゃいけないというふうに考えています。

今日もそういう議論が出てくると思いますので、そこで皆さんいろいろご意見いただいて、そういうご意見を、私なりに考えてまた、どういうふうに反映したらいいかどうか、もっとこういうやり方もあるんじゃないかとかそういうことを提案していけたらなというふうに思っておりますので、いろいろと、遠慮なくいろいろ言っていただくのが、いつも申し上げますけど一番この会議で大事ですので、ぜひそういうふうにお願ひできればと思いますよろしくお願ひいたします。

2 協議事項

(1) 地域公共交通確保維持改善事業の一次評価（自己評価）について

事務局：協議資料1に基づき説明

委員：地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）様式の内容について、各自治体で新型コロナのため利用数は減っている。この様式は、補助金をどう使われたか、地域の方にどう活かされているのかを記入してほしい。そのうえで、事業の今後の改善点を記載していただきたい。書きぶりの問題になってきますので、相談しながら直していきたいと思う。

委員：計画の達成状況の評価指標とその結果欄について、自己評価が掲載されているが、各地域自治体等での会議体で、情報共有がなされどうしたら評価が上がるのか等の議論はされていない。この仕組みの確立が必要であるので、次期計画にはぜひこの仕組みづくりのことを掲載してほしい。

【承認】今回出された意見を反映したうえで国（運輸支局）へ提出する。

(2) 地域公共交通計画について

事務局：協議資料2に基づき説明。

委員：今回の計画（素案）今後パブコメの対象になると思うが、市民目線で書かれているのか。お役所言葉になっていないか、具体的に言うとSDGsやオンデマンドなど。

また、「営業区域外旅客運送の特例規定」が記載されているが、一定期間での適用となる。新城・鳳来・作手は合併してひとつの市となっているのに、タクシーの営業圏域は国が定めた区域をそのまま準用している現状がある。特段、他の市町から要望もないまま、今に至っている状態。今「区域外」になってしまっている。道路運送法ではそもそも区域外を認めていないことをこのまま継続することはできないので、「区域外」にならないようにする検討とタクシー事業をどうしていくのかという検討の必要がある。最後にP34⑦「財源の確保」の欄を一見すると公共交通対策室が市の中で財源の確保を行うかのように思われる。国や県から補助金等を受けられるようにするとか市の中で確保するとか思える。書き方の変更が必要ではないか。それを計画の中に書くのはいかがかとも思われる。表現の方法を再考する方が良い。

事務局：「財源の確保」は、例えばバス停のネーミングライツやバス内外で広告掲載をすることを有料として、運賃収入以外の新しい収入の確保を検討していこうという内容です。それが分かるように記載の修正をしていきたいと思います。「区域外」の件については、廃業されたタクシー事業者がいて、今回の特例で入っていただいた事業者が同じことにならないようにしたいということが1番目の理由です。そのうえで需要が生まれるようにしたいと考えた理由です。また新城市が一つの区域となれば、そのように対応できるようにしていきたいと思います。その時はご相談をさせていただきます。

委員：P36 評価のところ、※印のところ新型コロナの影響前水準とあるが、コロナが始まり1年半で軒並み減っている状況で、バスを乗るのをやめた方たちもいて他のもので移動している。もう戻ってこない、戻ってきても8割ぐらい。令和2年度実績と比べるとこの表記の仕方になってしまう。その辺は気を付けていただきたい。次に、市の歳入額（収入）を指標としているが、支出に関する指標がないため、経費の面を指標にした方が評価しやすいのではないかなと思う。一人当たりかかった経費を下げるという指標もある。冒頭市長がマニフェストの話で75歳以上の免許返納者のSバス運賃無償化を実現すれば、歳入が減ることになるので。収入で見ると一つあるが、経費も合わせて出しておくとも良いのではと思う。

委員：コロナの影響で高齢者のバス利用が減少したのが顕著である。暖かくなったら、以前のようにお出かけしてもらえるように、仕掛けをしていきたい。

委員：P35「交流人口（東京・大阪から新城へ来た人）」が、道の駅もつくる新城で算出するようになっているが、これは新城との往来数でよろしいですか？

事務局：道の駅もつくる新城で乗った人や下りた人の両方の数字を指標としたい。今だとまだ数字が出ないので、令和4年度の数字を指標としていきたいと思っています。

委員：アウトプットとアウトカムをそれぞれ分けて評価することが一般的である。

施策を実施することでどういう将来像を描きたいのかが必要である。

計画、施策実施後の青写真のものが必要である。

この計画で新城での暮らしがこのように変わる、そのための目標設定をすべきである。

施策の柱のところでは施策とアウトカムは、1対1ではない。整備する、宣伝する、利用が増えるなど。

また、アウトカム目標は、将来像（絵姿）に対して、達成できているかどうかなので絵姿がど
ういう要素から成り立っているのか分類して検討すべきである。

P23のひと・ちいき・まちの内容を踏まえて、施策を出し、目標設定をしても良いのではない
か。

また、スローガンの記載が必要なのでは。

地域間幹線の言葉はあるが、その路線の田口新城線をこうするという記載がない、なにをやる
のか確定し計画へ載せて結論付けしないとイケない。

新城市民病院の記述もない。病院に横付けできないことはあり得ない。

新城駅周辺、もつくる新城周辺、本長篠駅周辺の整備について、飯田線の駅周辺が狭いため、
少し歩いてもらってにぎやかなところにして、まちなかバスターミナルのように拡がりのある
バスターミナルにしていこうという発想で交通拠点として考えていくとした方が良い。

重点施策、先行施策の記述は、重点施策だから一番先に書くとか、先行事例はコラム的に書く
とか、分けないと大事なところが入ってこない。空白があってもよくて、分かりやすく簡潔に
示すことが大事である。

重点・選考のマークについては、細かな項目につけることにした方が分かりやすい。

実施主体について委員の皆さんは良く確認すべきで、その点を注意して読んで意見を言ってほ
しい。

委員：田口新城線を幹線として落とし込んでほしい。バス停の利便性を上げることも項目の一つとし
て挙げるべきでは。

座長：先ほど、パブリックコメントの意見があり、市民目線で書かれていないという意見がありまし
た。市民目線の観点からの意見を伺いたいです。

委員：メリハリの効かせたダイジェスト版みたいなものがあるとわかりやすい。利用者とする、結
果として利用しやすくなれば良いので、目標が実現できれば手段はいつでも良いと思っている。

委員：公共交通が通るようになって、暮らしがどう変わったとかできることが増えたとかが大事。

委員：少し話は違うが、Sバスの空いている時間帯でチャーター便みたいに走ってもらえないか。
老人クラブのイベントの足がいつも話題になるため。

委員：豊田市の松平地区でよく似た運行をしている。Sバスは定時定路線で運行することが多い。通
学、買い物通院で決まった時間に走らせるが、あとの時間は定時をやめて予約走行も可能。い
ろいろなやり方があるということをおまえて、地域で話し合っ、地域に合ったやり方に変え
ていく。

この地域で話し合うルール化されたものが手引書のようにあると良い。

事務局：地域のニーズに合った、地域に合ったやり方を検討・協議していく仕組みについては、詳しく
記載していきます。

【承認】 今回の修正点を直して、庁内調整やパブコメ、次回会議に進めていくこと。

事務局：今後、今回会議の意見を修正し、庁内調整を進めていきます。今後は会長・副会長に修正点を
確認していただき、3月に向けてまとめていく方法ですすめたいと考えています。その件に
ついて協議をお願いします。

【承認】 今後は、修正点の確認を会長と副会長に任せて進めていくこと。

座長 : 報告事項に移ります。

委員 : 前回会議で豊田市下山地区の方へバスを走らせたいと意見があったが。

事務局 : 作手のデマンドバスの指定乗降場所を豊田市の大沼地区の新井前バス停の近くのAコープの駐車場に設置したいと考えています。作手地区の子が豊田市岡崎市の高校へ通っていて、親五山が送迎している状況があるため。豊田市役所の交通会議担当とAコープの関係者との調整に入っているところです。4月からでも始めたいため、調整次第書面にての協議をお願いします。

報告事項について、当日添付されたチラシ等について各委員説明。

<終了>