

令和4年度 第2回田原市地域公共交通会議会議録

会 議 名	[第61回]令和4年度 第2回田原市地域公共交通会議
開 催 日 時	令和4年12月26日(月)15:10～17:00
開 催 場 所	田原市役所 講堂(南庁舎6階)
出席者氏名 (敬称略)	(委員) ○田原市副市長 鈴木 正直[会長] ○田原市都市建設部長 鈴木 洋充[副会長] ○豊鉄バス株式会社常務取締役 坂本 直也 ○豊鉄ミデイ株式会社取締役支配人 西山 恭昭 ○渥美交通株式会社代表取締役 鈴木 雅 ○公益社団法人愛知県バス協会専務理事 小林 裕之 ○愛知県タクシー協会豊橋支部長(豊鉄タクシー株式会社取締役社長) 長縄 則之 ○豊橋鉄道株式会社代表取締役社長 (代理)柴田 良昭 ○伊勢湾フェリー株式会社取締役社長 (代理)中岡 賢市 ○田原市老人クラブ連合会長 光部 泰弘 ○田原市地域コミュニティ連合会長 藤井 正剛[監事] ○田原市商工会副会長 天野 英一郎[監事] ○一般社団法人田原青年会議所理事長 (代理)鈴木 嘉希津 ○田原市民生児童委員協議会主任児童委員 柴田 邦子[新規] ○国土交通省中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官 (輸送・監査担当) 山内 三奈 ○愛知県都市・交通局交通対策課担当課長 (代理)赤羽 茂樹 ○愛知県田原警察署交通課長 磯貝 篤 ○愛知県東三河建設事務所維持管理課長 山口 泰志 ○名古屋大学大学院環境学研究科教授 加藤 博和[副会長][議長] ○豊橋技術科学大学建築・都市システム学系准教授 松尾 幸二郎 ○一般社団法人渥美半島観光ビューロー専務理事 (代理)大羽 耕一 (事務局) □都市建設部街づくり推進課長 大羽 剛 □都市建設部街づくり推進課 都市政策係長 彦坂 洋二郎 □都市建設部街づくり推進課 都市政策係主査 清田 篤史 □都市建設部街づくり推進課 都市政策係主任 下村 英樹 □都市建設部街づくり推進課 都市政策係主事補 川嶋 勇希 □健康福祉部高齢福祉課長 小久保 智宏
欠 席 者 氏 名 (敬称略)	○豊橋鉄道労働組合中央執行委員長 河合 公紀 [新規]

報 告 事 項	(1) 伊良湖本線・支線(豊鉄バス(株))の乗降者実績・事業評価について (2) 公共交通に関する利用促進の取組について		
協 議 事 項	(1) 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価(案)について → 後日委員の意見を取りまとめ、集約して会長一任で承認 (2) 第2次田原市地域公共交通戦略計画(網形成計画)の変更(案)について → 次回会議で目標を改定する方針でその他内容について承認 (3) 公共交通に関するアンケート調査について → 承認		
会 議 の 要 旨	以下のとおり。	傍 聴 者	2名(記者0名・随行者5名)
会長 (副市長)	【 1 会長挨拶・議長指名】 皆様こんにちは、副市長の鈴木でございます。 年の瀬の大変お忙しい中、ご出席をいただきまして誠にありがとうございます。また、委員の皆様方には日頃より田原市の公共交通に関しまして、ご尽力いただき誠にありがとうございます。 さて、本年を振り返ってみますと、やはり新型コロナウイルス感染症の流行も第8波に入り、インフルエンザとの流行が懸念されております。9月の下旬からコロナウイルスの感染者の発表の仕方も変わってはいますが、その前後併せて田原市でどのくらいの感染者が出たのか集計を取ってみますと、11,723人がトータルの患者数ということになっております。田原市の人口が6万人を切るような状況ですので、5人から6人に1人がコロナに感染したということになります。今後もさらに拡大していくのではないかと心配していますが、しっかり感染対策をとりながらも経済を回していかなければならないと感じています。 市内の公共交通につきましても回復傾向はみられるものの、以前の水準に戻るのには難しいということで本日も伊良湖本線・支線の利用実績について報告がありますので、ご参考にしていただきたいと思います。ぐるりんバスにつきましては、10月に中山線の一部ルートの変更を行ったところでございますし、この12月にはバスの車両を更新させていただき、今現在運行が始まっているところでございます。また地域と連携しながら新規利用者の開拓等を行ってまいりたいと思っております。今後市民の生活の足の確保、利用促進等を行いながらどのような形で地域の公共交通を守っていくのか、委員の皆様と一緒に考えて、取組んでまいりたいと思っておりますのでどうぞよろしくお願いしたいと思います。 本日の協議事項は、資料に記載している3点となっておりますが、慎重審議のほどよろしくお願い申し上げます。簡単ではございますが、冒頭の挨拶とさせていただきます。 続きまして公共交通会議設置要綱第9条第2項に基づき、本会議の議長は会長である私から指名させていただきます。 副会長の名古屋大学大学院の加藤先生を指名させていただきたいと思っております。それでは以後の進行をよろしくお願い申し上げます。		

加藤議長 (名大教授)	※会長から議長の指名 議長 名古屋大学大学院加藤教授 【議長挨拶】 こんにちは、名古屋大学の加藤です。議長に指名されましたので進行を務めさせていただきます。 本題に入る前に皆様にお伝えしたいことがあるのでお話をさせていただきます。11月には今年度の補正予算が、今月の23日には来年度の国の予算が出ましたけれど、補正予算では公共交通に対して800億円、当初予算の案のほうでは250億ほど追加で予算がついています。来年度は補正予算を併せて1,300億円以上という額になっています。今年度の当初予算が400億円ということで3倍増の破格の額がついています。さらに、公共交通に係るインフラ整備についても、従来では民間の投資のみでしたが、公共投資として位置付けることが可能になり、それに国の補助が出るという制度ができました。 これは今の政府や国交省の方々の思い、公共交通が非常に大事で、こういう状況でも利用を増やして整備することでもっと公共交通をよくしていけないといけないという思いがそのまま予算に反映されているということです。 予算が多くつけられているということです。今までやりたいけどできなかったことで、必要なことを考えて公共交通の仕事についてこれから考えていただければと思います。 それでは私のほうから議事進行をさせていただきます。報告事項が2件、協議事項が3件です。 報告事項の1つ目の乗降者実績について事務局から説明してください。
事務局	【2 報告事項】 (1) 伊良湖本線・支線（豊鉄バス(株)）の乗降者実績・事業評価について ※事務局より説明【資料1-1】 それでは、【資料1-1】について、説明させていただきます。こちらの乗降者実績につきましては、豊鉄バス様が実施した乗降者調査を元に資料を作成しております。こちらの乗降者調査ですが、バス利用者の乗車バス停及び降車バス停の把握をする調査であり、毎年2日間、今年度は6月13日(月)と14日(火)に実施されております。この2日間豊鉄バス様が全ダイヤの利用者を調査され、その実績から年間の乗降者数を推計していくというものになります。 表面の伊良湖本線から説明させていただきます。①(乗降者数実績)をご覧ください。令和4年度の総乗降者数は3,349人になり、前年度比で184人減、割合で5%減となっております。内訳として豊橋市内と田原市内を分けておりますが、豊橋市内は昨年度とほぼ変わらない数字になっているのに対し、田原市内の利用者の減少が目立つという形になります。利用者につきましても令和元年を除いて毎年減少傾向になっており、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響、ICT技術の進歩による生活様式の変化等が原因と考えられます。 次に②の(高校別の利用者数の推計)ですが、こちらは福江高校・渥美農高・成章高校の乗降者の推計を記載しております。利用者数の増減については記載のとおり、渥美農高は登下校で増加しているものの福江高校、成章高校は減少して

	おります。特に福江高校は減少が顕著になっていることから、福江高校にヒアリングを行いました。いただいた回答としましては、現状として生徒の8割以上が福江中学校区内の生徒になっており、通学手段が徒歩や自転車、保護者の送迎という形が多くみられるということでした。この状況は今後も継続していき、バスの利用が減少していくのではないかと感じております。伊良湖本線につきましては以上になります。 続きまして裏面の伊良湖支線についての資料をご覧ください。こちら乗降者数の実績を掲載しておりますが、今年度は総乗降者数が520名と、昨年並といった形になっております。 高校別の利用者数につきましても渥美農高の登下校利用者と推計される方は若干増ですが、福江高校に関しましては利用がほぼないという形になっておりまして、高校利用者の減少に歯止めがかからない状況になってきているという現状になります。 【資料1-1】につきましては以上になります。【資料1-2 令和4年度補助系統別事業評価表】につきましては豊鉄バス様からご説明いただければということになっておりますのでよろしくお願いします。
坂本委員 (豊鉄バス)	※豊鉄バス(株)より説明【資料1-2】 豊鉄バスでございます。それでは【資料1-2】の事業評価表についてご説明いたします。 まず伊良湖支線でございますが、令和元年の10月に地元の要望を受けまして、1往復増便いたしました。この便は昼の12時に運行していたものを11時と13時に分けて増便したことになります。その後コロナの影響もありまして、目的としていました通院やお買い物の利用者が減少したということになります。また、先ほど事務局の方からご説明がありましたように、福江高校に通学する学生が大幅に減少しております。 皆さんに見ていただきたいのは事業評価表の《参考数値》の4年度の輸送量、実績15.2という結果でございます。この15という数字は非常に重要でありまして、輸送量が15人を下回ってしまうと国や県からの補助金が条件によっては対象外となる可能性があります。今後注視しなければならない路線になりつつあると考えております。 伊良湖本線の3系統については、事務局の方の指摘にもあったように延線学生数の減少や新型コロナウイルスの影響により特に減少しております。 今後田原市さんと伊良湖本線・支線の利用促進を継続して実施してまいりますが、今年度中に市内在住の外国人の方に向けたパンフレット、中学生や小学生に路線バスやぐるりんバスで通学する方を対象とした乗り方教室を実施する等して公共交通の利用促進や先ほど加藤先生からのお話にあった制度等を活用しまして掘り起こしをしていきたいと考えております。以上になります。
加藤議長 (名大教授)	ただいまの報告事項についてご質問などありましたら、ご発言をお願いします。 【質疑回答】 松尾委員より質疑

松尾委員 (技科大)	【資料1－1】②で高校生の利用者数の変化ということでご説明いただきましたとおり、福江高校は残念ながら減少しています。一方で渥美農業高校はコロナ前から比べても数字上は多くなっており、今後期待できるのではと感じました。ただ、年に一度の調査という側面もあると思います。 質問としては田原市で通学定期の補助をされていると思いますが、どの高校の生徒が定期を購入されているのかを具体的に把握することができるのかということです。伊良湖本線・支線にとって通学というのは重要なファクターであると思うので、現状分析をするためにも必要なデータではないかと思います。
事務局	高校生の通学用定期の購入助成は教育委員会が行っている制度になりますが、こちらは担当課に高校別の数字を把握していただいています。 福江高校についてですが、現在の3年生の定期利用は23名いらっしゃるようですが、1, 2年生が各3名ずつしか、田原から福江高校へ向かう定期利用者がいないという現状をお聞きして、今回ヒアリングを行いました。 渥美農高の数字について細かく調査をすることができていないのですが、福江高校と同様に細かい数字を追っていくことはできると思いますので、今後も注視していきたいと考えています。
松尾委員 (技科大)	ありがとうございます。ちなみに渥美農高の定期利用者が増加したというのは、何か利用促進のアプローチをされたのでしょうか。
事務局	渥美農高だけに対してのアプローチは特段行っていないと担当課からも聞いています。路線延線の利用される方が増えたのではないかと考えています。
鈴木会長 (副市長)	直接的な効果があったかはわかりませんが、各中学校や高校に対しては、通学助成や公共交通をご利用くださいというパンフレットを配布しております。
加藤議長 (名大教授)	確認させていただきたいのですが、この定期の助成というのは市民向けのものですか。
事務局	はい。田原市民向けのものになります。
加藤議長 (名大教授)	おそらくですが、渥美農高の利用というのは市外から来る方、田原駅から乗る方が多いのではないですか。市外から来る方ですと駅からそのまま乗り換えることのできるバスを利用する方の割合が自然と多くなると思います。 ところが福江高校の場合はあまり市外からいらっしゃる方がおられないので、バスの利用者が少なくなっているのではないのでしょうか。
事務局	推計になってしまうのですが、やはり渥美農高の生徒さんが下車する時間帯は三河田原駅の数字も少し上がるので、加藤先生のおっしゃるとおり市外の方の利用が多いのではないかと思います。
加藤議長 (名大教授)	定期利用者はもちろん、定期じゃない方や時々利用される方に対してもアンケートを取るなどして実態把握する必要があると思います。推測ではなく実態を把握

坂本委員 (豊鉄バス)	しなければ対策を打つのが難しいかなと思います。 家からの距離が遠い方は親の送迎に頼ることができないので公共交通の利用が多くなり、距離が近い方は定期を購入しても送迎が可能なので結局買わなくなってしまう。定期券は自転車や送迎に切り替わっていくことで4月をピークに下がっていくパターンが多いです。そういったどこでもある普遍的なパターンと、それぞれの高校の特色等を鑑みて、利用状況をきちんと分析した時に、どこが本来乗っていただけているはずなのに乗っていないかというのが見えていきます。そこからどうやって利用者を伸ばすかというのを考える必要があると思います。 また、他の自治体がやっている取組として、市民じゃない方でも自分のところの高校に通ってくれるのであれば助成するという取組をしている自治体もあります。高校や路線の存続の可能性が高くなるならば、と助成をしているところも珍しくはありません。田原市でも助成を行うのかというのは考えなくてはいけませんが、参考程度に申し上げておきます。 先週の金曜日に私が福江から田原まで乗車した際に、おそらく終業式だったのではないかと思います。トータルで6名のお客様がいらっしゃいました。そのうち5名が学生さんでした。やはり渥美半島においては高校生というのは非常に大きなお客様だなと実感しました。 今年度の乗降調査を行った6月13日、14日は梅雨時なのですが、両日も晴れということでございました。 何を申し上げたいかといいますと、やはり雨の日ですと、路線バスで福江の営業所まで来られてそこにご父兄が迎えに来るというケースが見受けられるそうです。田原市においてはフラットなロケーションでありますので、雨の日の数字というのも非常に大事だなと思います。
加藤議長 (名大教授)	送迎をする際に車で来るという話がありましたが、自転車で来てもらいたい場合には周辺に駐輪場を整備する必要もあるかもしれません。いずれにせよ貴重な高校生に送迎なく自立して通っていただくにはどうしたらいいかというのは非常に大事なことですし、さらにたくさんの方に田原の高校に通っていただくにはどうすればいいのかというのも考えなくてはいけなかなと思います。 それから確認ですけれど伊良湖支線の輸送量の15.2という数字についてですが、20ぐらいで推移してきたものが10台に落ちてきている。当然コロナからの回復があるので、3年と比較すると普通は4年の数字が上がっている路線のほうが多いです。そこを下がっているのは厳しい現状であると言わざるを得ません。伊良湖本線であれば観光客の要素が強いのですが、支線ですとその要素が弱いと感じていますし、福江や赤羽根の利用が少なくなってくると厳しい。伊良湖支線という名前ではあるが、赤羽根にとっては非常に大事な幹線的な交通機関です。今現在においては、どうやって守っていくかという段階にきたのかなと思います。 1便増便していなかったら危うかったかもしれませんね。ただ、どれほど増便しても国や県の補助には上限があるので、限度額を上回っていくとなると市が補助していかなければなりません。来年度に向けては支線というのが特に大事になってくると報告を聞いていて思いました。 国の制度はどうなるかわかりませんが、地域間幹線についてはそう変わることはないと思います。15という数字が引き下げられるということは見込めないと思いま

事務局	すので、きちんと輸送量を確保して幹線らしい幹線として続けていく必要があります。 協議事項にもあるように来年度は戦略計画の見直しということですが、そこで伊良湖本線・支線を集中的に調査しないといけないのではないかなと思います。 あと中学生や外国人の方に関しては乗っていただける可能性のあるボリュームゾーンですので、事務局と連携して利用促進を行うのが大事かなと思います。 (2) 公共交通に関する利用促進の取組について ※事務局より説明【資料2-1, 2-2, 2-3, 2-5】 それでは【資料2-1】をご覧ください。 こちらは夏休み親子お楽しみイベント「目指せ！バス博士」の結果報告になります。このイベントは豊鉄バス様と連携して行っております。期間中、市内在住の小学生以下の子どもとその保護者を対象にバスの洗車体験やバスとの綱引きなどを通じて、楽しみながらバスに慣れ親しんでもらい、公共交通機関の利用文化を根付かせるきっかけとすることで将来の公共交通利用者の獲得につなげることを目的に実施したものになります。訂正が1か所ございます。資料に2年ぶりの開催と記載してありますが、こちらは令和元年以来の開催になりますので3年ぶりの開催となります。申し訳ありません。募集定員が35名で募集しましたところ、38組125名の募集があり、大変多くの方に申し込みいただきました。参加された方のアンケートでも8割以上の方が「楽しかった」と回答しており、バスの人気というものを実感しました。 続いて【資料2-2】になりますが、先ほどのバス博士と同様、夏休み親子お楽しみイベント「目指せ！渥美線博士」の結果報告になります。こちらは豊橋鉄道様と連携して実施させていただきました。募集定員は当初40名という形で募集させていただきましたが、応募人数が84組278名という非常に多くの方に申し込みいただいたため、豊橋鉄道様のご厚意で定員を10名増やしていただき、50名で開催したことになります。こちら参加後のアンケートでは8割以上の方が「とても楽しかった」と回答され、渥美線の人気の高さを実感しました。 両イベント共、小学生以下のお子さんをターゲットにしたものになりますので、子どもを中心に電車やバスの人気が非常に高いということを再認識しました。今後この人気をどう利用に繋げていけるかというのが課題かなと感じております。 続きまして【資料2-3】をご覧ください。渥美半島ぐるっと得々クーポン祭の結果報告になります。こちらのイベントは田原市商工会様、渥美商工会様ならびに市内公共交通機関と連携し、新型コロナウイルス等の影響によって減少している利用者の増加を目的に、豊鉄バス伊良湖本線・支線、田原市ぐるりんバス及びタクシーに期間中クーポンを配布いたしまして、こちらを市内の対象29店舗にて提示を行うことで割引等のサービスを受けられるというものです。結果といたしましては、車内での配布数は表にあるとおり一定数持っていていただいているのですが、それを店舗に持ち込んだという方は非常に少なく、商業者側の消費喚起には
-----	---

	つながらなかったのではないかと考えます。反省点としては、ターゲットや対象店舗を広げすぎたことにより内容が薄まり、訴求効果が低かったのではないかと考えております。今後は各交通モードや各路線にターゲットを限定した利用促進の実施を検討していきたいと考えております。また、デジタル技術を活用した取組も併せて行う必要があると感じました。 続きまして【資料2-5】をご説明させていただきます。こちらは公共交通を身近に感じてもらい、将来の公共交通利用者の獲得につなげるため、市内で開催されているイベントに事務局のほうで出展させていただいて公共交通の利用促進に関するPRを行ったものの結果報告になります。 1つ目はたはらエコフェスタ2022というものになりまして、こちらでは公共交通のパネル展示や、オリジナルペーパークラフトの配布や、オリジナル缶バッジを作成する体験等を実施しました。 2つ目は田原市民まつりに参加したものになります。こちらは「はたらくクルマ、集まれ！」というタイトルで車両の展示をしました。今回の委員である田原警察署様のご協力もいただきまして、白バイやパトカー、市の消防車やぐるりんバス、作業車のタイヤショベル等を展示して車を一堂に集合させたというイベントになっております。こちらもお小さいお子さんが大勢集まって非常に人気のイベントになりました。 【資料2-1、2-2、2-3、2-5】の説明につきましては以上となります。【資料2-4】の「ぶらり田原おでかけきっぷ」につきましては、豊橋鉄道様からご報告をいただく形になっておりますので、ご報告のほうよろしく申し上げます。
柴田委員 (豊橋鉄道)	豊橋鉄道の柴田でございます。よろしく申し上げます。「ぶらり田原おでかけきっぷ」というデジタルチケットを造成いたしました。田原市様、田原市博物館様と連携して造成したものになります。発売期間と金額につきましては記載のとおりであります。内容は渥美線の往復乗車券と田原市博物館観覧券、まちなか店舗クーポン2枚になります。発売方法はMaaSアプリのCentXのWEBチケットになります。写真にありますように名鉄・豊鉄の車内吊広告等で宣伝をいたしました。しかし、名古屋鉄道の方は空枠を無料で掲出していただいたということで2週間程度しか掲出できなかったのは残念でありました。今後も田原市への誘客を図るために連携した企画を検討していきたいと思っております。
加藤議長 (名大教授)	ただいまの報告事項について何か質問のある方はいらっしゃいますか。 【質疑回答】 松尾委員より質疑
松尾委員 (技科大)	ご説明ありがとうございます。【資料2-3】に関することなのですが、クーポン自体は取る方が多かったけれども使われる方が少なかったという原因について、対象店舗を広げすぎたためとしていますが、これはヒアリングか何かで得られた情報なののでしょうか。個人的には対象店舗が増えたほうが使ってみようという方が増えるのではないかと感じています。今後の方針として店舗を限定していくのが良い方法なのかどうか確認したいのが1点です。2点目としてはクーポンが使われた店

事務局	舗について何か傾向があったのかというところです。お得感の高い場所が使われたのか、そうではなかったのかを教えてください。3点目ですが、こちらのクーポン祭の仕組みとして、店舗さんが行うサービス部分の予算は市から補填しているのですか、それとも完全に店舗さんのご厚意という形でやられているのでしょうか。以上3点お伺いしたいです。 ありがとうございます。1点目についてですが、まず「渥美半島ぐるっと得々クーポン祭」、こちらに関しましては同系統のイベントを昨年度ぐるりんバスで行いました。その際はセントファール・ラグランといった商業施設を対象にしておりました。今回は数を広げていきたいという思いがあり、前回と対象店舗が同じですと目的が偏るということもあり、商工会様にご相談させていただいた結果、市内を対象に手上げ方式で募集をさせていただいたという形になります。対象店舗が広がりすぎて訴求効果が低かったのではないかと感じた点として、伊良湖のほうの利用者がほぼいないというのを参加店舗さんからお聞きしました。これはバスを降りていく乗降者の目的とあまりマッチしていなかったのが原因ではないかと感じています。そうした実情もあり、対象を広げすぎたのかなと感じたというのが1つ目の回答になります。2つ目の何か利用されたところに特徴があったのかという点ですが、利用者は去年のぐるりんバスのイベントから継続して手を挙げてくれたラグランやセントファールの店舗が多かったです。そこが特別すごくお得かというとはそうでもなく、むしろ他の場所にある店舗さんのほうがお得感があったというところもあります。3つ目のサービスに関しての予算的な話ですが、こちらは各店舗さんにご協力いただける範囲で、ということで予算は特段こちらからはお支払いしていないという形になります。
松尾委員 (技科大)	ありがとうございます。そうすると、広げたこと自体というよりも広げた先があまり利用者にとって魅力的に映らなかったという感じでしょうか。セントファールやラグランは利用がされたということですが、セントファールやラグランのほうも下がったということではないですか。
事務局	昨年度の数字と比べると、全体数が下がっているのもありますが、前回のイベントで利用者の多かった店舗さんが今回手を挙げてくれなかったということもあり、数字としては下がっています。
松尾委員 (技科大)	わかりました。私もこれ利用させてもらったことがあるので、何かきっかけがあれば増えていくのではないかとと思っています。
山内委員 (運輸支局)	愛知運輸支局の山内です。【資料2-3】のクーポン祭ですが、個人的に注目していました。地元の商工会さんとクーポンで連携するのはすごく特徴的な取組だなと思います。実のところ、他の市町さんから利用促進で何か参考になりそうなものはありますかと聞かれた際にはこちらのイベントを紹介していたぐらいです。結果として利用が少なかったということですが、これをどう捉えるかというのが大事だと思います。こちらの取組には、市の予算でもって、そのお店の宣伝をしてもらえという一面もあって、その機会には行けなかったかもしれないけどこういうお店があるのだったら別の機会に行ってみようかなという需要喚起にはなったのかも

	れない、等々いろんな捉え方ができるのではないかと思います。バスを利用する時に自分たちの地元の商店街に行くにはバスも便利だと思うけど、よその大きな商業施設にバスが行かないのであまり使わない、とおっしゃる方もいらっしゃいます。そういう時にはいつも、地元の方の商店街を魅力的にしましょうよ、とアドバイスします。地元の方たちが自分たちの商店街を魅力的にしていこうという賑わいづくりを今回のような取組を通じて支援していくという形もいいのではないかと思いますので次に生かしていただけるとありがたいです。以上です。
事務局	ありがとうございます。
藤井委員 (田原市地域コミュニティ連合)	田原市地域コミュニティ連合会長の藤井です。私も前回の会議で面白いなと感じていて商工会さんもすごく頑張ってくれたなと思います。この短期間の夏場の時期に道の駅であるとか伊良湖クリスタルポルト等の施設にお客さんが集まらなかった、そういう要素もあると思います。観光と公共交通がタイアップできるというのはすごく魅力的であると感じています。学生さんが使われることは少ないかもしれませんが、観光についてはアフターコロナの世の中になってきていて、観光客も増えると思いますので、もうひと踏ん張り知恵を絞って頑張してほしいなと思います。また、店舗側への助成ができるかどうかわかりませんが、そうした補助も必要なのかなと思います。 前の報告事項の高校生に関する話で申し訳ありませんが、私は同窓会の役員をしています。渥美半島三つの学校は存続の危機とは言いませんけれども、子どもも減っている、多くの子どもが豊橋の高校に行っているという厳しい現状にあります。そうした現状も含んだうえで交通だけじゃなくて田原市全体の問題として、戦略的なものが必要なのではないかと日頃から感じています。以上です。
加藤議長 (名大教授)	このクーポン祭の分析は難しいですね。確かにラグランやセントファールで使えるというのと、いろいろな場所の29店舗で使えるというのでは訴求効果に違いが出るのかもしれませんが。それからバスに乗ってくれる人たちと参加店舗との相性が合うかどうか、これも大事ですね。バスに乗って初めてクーポンのことを知る人たちは、もともと目的にない場所までわざわざ行くことがなかったのかもしれませんが。やはり大事なのは前の時は取って使ってもらった、今回は取って使ってもらっていないという事実を分析することですね。全国的にもこうした取組を行っているところはあるのですが、助成を行っている自治体は少ないです。店側にとっては公共交通を支援するキャンペーン、公共交通を守ることに協賛しているという事実に対して、いいお店だなと思っていただけるような宣伝になるというシステムにしなければいけないのかなと感じています。 それと前半の親子イベントのやつですね。これは人が多く集まるのですが、どう利用に繋がるかが問題ですね。我々が考えなければいけないのは、バスや電車はみんな好きなのに日頃どうして乗ってくれないかということです。そこのからくりを何とかして考えないといけないですね。よく言うことなのですが、遊園地の中にある列車には300円とか500円を出して乗ってくれるのにどうしてそれより安い街中のバスに乗ってくれないのかということです。そこに何か公共交通の利用促進へのヒントがないのかなともいつも思います。田原の場合の景色がいいところもたくさんありますし、店もいいところがあると思うのですが、どうやってこれを親子連

事務局	れの親御さん等に訴求するのかを考えなきゃいけないというのが課題なのかなと思います。 あと高校の話がまた出ましたけれども、私は単純に高校というのはどれだけ魅力化できるかと、どれだけ通いやすいかの掛け算だと考えたら簡単にわかると思っています。魅力化しても不便だと通ってくれない、行きやすいところであったってそこが行きたいと思わない場所だといってもらえない。私の知っているところでは、魅力化を頑張って、交通費を安くしたことでたくさんの方が通うようになった高校があります。高校は授業料が無償化したことによって、交通費が主に負担がかかってしまうところになっていきます。交通費が高いと避けられてしまうようになってしまうので非常に大事な要素になっていると思います。交通と魅力化についても考えていただきたいと思います。 以上、報告事項になります。続いて協議事項に移ります。 【3 協議事項】 (1) 令和4年度地域公共交通確保維持改善事業に関する自己評価（案）について ※事務局から説明【資料3-1、3-2】 それでは【資料3-1、3-2】について説明させていただきます。 国土交通省様には公共交通に関する地域公共交通確保維持改善事業費補助金という補助金がございます、本市では現在地域内フィーダー系統補助金をコミュニティバス運行事業についてご支援いただいています。今回の自己評価につきましては国から補助をいただくにあたって交通会議における自己評価が必要になっておりますので協議事項とさせていただきます。なお、令和4年度における補助金の予定額は約704万円となっております。 また、年度の捉え方については各年10月1日から9月30日までの1年間を指しておりますので、今回の自己評価につきましては令和3年10月1日から令和4年9月30日までの期間のコミュニティバスの評価になります。 それでは【資料3-1】を1枚めくっていただき【別添1-2】と書いてあるほうからご覧ください。上段から協議会名、評価対象事業名、地域の交通の目指す姿となっております。協議会名、評価対象事業名は記載のとおりでございます。目指す姿には、本市における交通に関する総合計画にございます第1次田原市地域公共交通戦略に記載されている将来像、取組姿勢、全体目標を記載しております。実現目標につきましては、「多様な移動ニーズに対応する公共交通の実現」、「まちづくりを促進し、まちの魅力を高める公共交通の実現」、「市民の幸福に貢献する公共交通の実現」を実現目標に掲げておりまして、公共交通網としては、豊橋鉄道渥美線や伊良湖本線・支線などを基軸とし、その範囲外をコミュニティバス、有償パーソナル交通、政策交通、更にこれらに企業送迎、助け合い活動が補うことで市民等の移動を確保するとしております。 続きまして1枚戻っていただきまして、地域公共交通確保維持改善事業における事業評価をご覧ください。幹線交通である路線バスや鉄道駅に接続する支線的な機能を持った交通をフィーダー系統といいまして、本市では、伊良湖本線・支線、渥美線を補完する形で田原市コミュニティバス・ぐるりんバスをフィーダー系統として運行しております。これに対して補助金をいただいているという形になって
-----	--

おります。令和4年度1年間におけるコミュニティバスの運行に関する自己評価になりますが、表の左側からご覧いただきまして、補助対象のバスの運行は豊鉄ミデイ株式会社様が3系統、渥美交通株式会社様が1系統それぞれ運航しております。また補助対象外として豊鉄タクシー株式会社様が1系統運行している形になっております。

③の前の事業評価結果について、今回の補助金をいただく際に前もって策定した計画へどのように検証し、反映したかでございますが、前回評価の今回計画への反映状況といたしまして、路線カルテの作成を行い、地域と情報共有を行いました。また、地域の商工団体と連携して利用促進を行いました。

幹線のフィーダー系統として、地域内幹線までの移動手段として計画に位置付けられたとおり適切に運行いたしましたので、④事業実施の適切性といたしましてはA評価とさせていただきます。

⑤目標の達成状況といたしましてバス車両路線は1便あたり利用者5人、ワゴン車両路線は1便あたり利用者3人を目標としましたが、評価しますと1系統のみ、ぐるりんバス童浦線のみので達成ですのでこちらをA評価、他の3系統は目標値に届かず一部達成できませんでしたので、B評価とさせていただきます。

続きまして⑥の今後の改善点といたしまして車内消毒、車内換気等の新型コロナウイルス感染対策を行ったうえで、地域版MaaSアプリ等と連携したDXの取組や、引き続き商業団体と連携した利用促進等を実施いたしまして全市で公共交通機関的な取組へと広げていくことで官民一体となった守り育てる公共交通利用促進等を検討、取組んでいきたいと考えております。

続きまして、【資料3-2】になっております。タイトルが令和4年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価(及び地域公共交通計画の評価結果) 概要(全体)と記載されている資料をご覧ください。こちらの資料が中部様式といたしまして先ほど説明させていただきました事業評価をわかりやすく記載したものになります。2ページ目には協議会等が目指す地域公共交通の姿、本市概要と第2次田原市地域公共交通戦略計画について記載しております。

3ページ目から5ページ目にかけては目標を達成するために、公共交通で具体的な取組、どういったものを行ったのかを記載しています。令和元年10月に行った運行内容の変更から路線カルテの作成及び地域との協議、系統識別番号の導入、それと各種の利用促進を行ったという内容を記載させていただいております。

6ページ目をご覧ください。計画の達成状況の評価表とその結果を記載しております。自己評価を行った会議というのは本日の会議を設定させていただいております。目標に対する評価としましては、(2)の表の左から3つ目の達成状況に平成31年度から令和3年度の市内の公共交通利用者の実績値を記載しております。目標値と比較していただくと思いますが、利用者数が大きく落ち込んでおりまして、こちらがコロナの影響等によって生活様式が変化していることが要因考えられまして、なかなか数値の回復が難しい状況かなと考えられます。

7ページにおいてはコミュニティバスに関する評価を記載しております。表にありますとおり目標を達成しているのはぐるりんバスの童浦線のみという形になっております。こちらは臨海部の従業員の方が週末に多く利用する路線であるのが要因かと考えております。中山線以外の路線については増加しておりまして、全体の数字としてはコロナ前数字並に回復しておりますが、免許返納者のぐるりんバス利用者の定着が進んでおらず、新規の常連の方が増えないという状況が続いて

	おりますので、引き続き官民一体となった利用促進の実施や路線カルテの分析、地域との情報共有を行ってまいりたいと考えております。 8ページ目には計画目標の達成に向けた今後の取組を記載しております。表の左から2つ目にありますとおり目標としましては未達となっておりますが新型コロナウイルス感染症対策を実施しながら本会議を中心に皆様とも提携しながら各交通モードに即した利用促進を実施しながら現在の生活様式に対応した公共交通のあり方を検討していきたいと考えております。 9ページ目には前回と前々回の二次評価の結果とその反映状況、今後の対応方針を記載しております。10ページ目につきましては計画・評価の推進体制という形で、1年間でPDCA回していきますよということを記載させていただいております。事務局からの説明は以上になります。 【質疑回答】 加藤議長より質疑
加藤議長 (名大教授)	計画自体の進展状況の評価も必要になってきますがそこらはないのですか。
山内委員 (運輸支局)	【資料3-1】には別添1とあるのですが、別添4という地域公共交通計画の目標値に対する評価を出していただく必要があつて、中部様式の6ページの達成状況が令和3年度になっているので、これを4年度になったものでお出しいただく必要があります。私も確認ができていなくて大変申し訳なかったのですが、令和3年度の分が出ていないのでしたら残りの3年分、お出しいただいているのであれば4年度分を出していただくことになります。
加藤議長 (名大教授)	とにかく別添4というのがありますのでそれを出す必要があります。ただ、それは中部様式にあるものですぐに完成するものです。他の自治体ですと、11月のあたりの達成状況で出しているところもありますが、とにかく各目標についてどうだったかという総括をお願いします。
事務局	ありがとうございます。確認して対応いたします。 ※会議終了後作成、運輸支局に提出済。
加藤議長 (名大教授)	その他皆さんいかがでしょうか。 【質疑回答】 光部委員より質疑
光部委員 (老人クラブ)	老人クラブの光部でございます。【資料3-2】の6ページに目標値。達成状況というのがあるのですが、今後の目標として165万人を達成すると書かれているのですが、数字や達成状況を見ていると未達成で減っているところが多いです。目標値は相変わらず165万人のままですが、この数値で本当に達成できるのか再検討する必要はないのでしょうか。

事務局	説明させていただく前に1カ所訂正をお願いします。(2)の表の左から3つ目、達成状況の平成31年度の内訳の数字が令和2年度の数字がそのまま入力されてしまっています。正しくは1, 602, 954人というのが正しい数字になります。 目標値の数字が現実的ではないというご指摘だと思うのですが、165万人というのは平成28、29年に集計した数字の平均値になっております。前回の計画改定のタイミングでこの数値を維持していこうということで設定した数字になります。今後の計画の改定に向けてこちらの数字も変更していきたいと考えておりますが、現状の目標としてはこちらを使用しているということになります。
加藤議長 (名大教授)	こちらについては協議事項の(2)で計画の延長の話がありますので、そこで議論していく必要があると思っておりますが、今後の目標値ということであればこの数字にするかどうかは検討する必要があると思います。 未達成が多いという結果ですが、先ほどの中部様式の別添4の話でもありましたが、4年度もどのくらい数字が戻ってきているのか、はたまた戻ってきていないのかを確認できるようにしたほうがいいですね。 【質疑回答】 山内委員より質疑
山内委員 (運輸支局)	中部様式というのは田原市さんの交通全体に関するチェックとアクトという位置づけのものだと思っています。今回の会議では伊良湖本線・支線を運行する事業者の事業評価があり、その中で、通勤通学という本来ベースとなるべきものが大変不調だということが語られていて、それがこのチェックのところにとどこまで現れているかというのが疑問に思っています。フィーダー補助や幹線補助ということだけではなく、大変大切な部分なのでそこについての分析をしっかりと行うことが必要なのではないかと思います。
加藤議長 (名大教授)	【資料3-2】の6ページですと路線バスについて「通勤・通院は回復傾向にある」と記載されていますが冒頭の話を読まえると、伊良湖本線・支線を見た場合には回復と言えないのではないか、そこが矛盾しているように思えるというご指摘ですね。そもそも母集団として高校生が減ってしまっているということ、これは短期的にはどうしようもない問題です。でも、同じ人がいても乗る割合が少なくなっているとしたら交通の責任なので、ここを分析したときに人口減ほど減ってはいないのか、人口減以上に減っているのか、コロナで他は戻ってきているのに通学は戻らないとかこういったことが分析されていないといけないと思います。報告事項の【資料1-2】は県のほうの評価ですね。田原は田原で伊良湖本線・支線の分析をして、ここに記載しておかないとあまり考えていないなと思われてしまう可能性があるということです。例えば9ページの直近2年間の二次評価の活用・対応状況の4行目には、現状分析をしてどのように対策していくのかを書いておく必要があります。この書き方だと非常に順調にうまくいっている地域の書き方に感じますので、9ページ目はもう少し内容を増やしたほうがいいのではないかと思います。利用が減ってきていて、特に伊良湖支線なんかは危機的であるという雰囲気を感じないものになっています。輸送量が15.2までできてしまっているのだから抜本的にやり直さないといけないと書いてもいいかもしれません。

山内委員 (運輸支局)	輸送量15人の危機感というのは先ほどから先生方もおっしゃっているのですが、次の補助事業、来年の11月には交付申請という補助事業があるのですが、既に1年を切っています。このまま何の対策も取らないわけにはいかないという状況にあるということは共有させていただきます。
加藤議長 (名大教授)	おっしゃっていることとしては、補助については15人を超えるという自信があつて初めて出せるということなので、何としても15人を超えるということを納得させるような施策を書いて出さないといけないということです。補助事業に関しては6月の会議で出すことになるのですが、一体何をやられるのですかと指摘を受ける可能性が高いということですよね。今年はコロナによって落ち込んで戻らないという状況にあるところが多いです。コロナの2年間は猶予されていました。来年度は猶予がないという見込みなので、15を下回らないようにしないといけないですね。
坂本委員 (豊鉄バス)	伊良湖支線についてですが、事業者としても尻に火が付く状況だとなっており、実を言うと詳細は申し上げませんが、乗降調査で15を割った路線があります。2年連続15を割ってしまうと国の補助、県の補助もなくなってしまうということで、自前でやらなくてはならないという大変な状況になります。天気やその日が悪い云々は言うてはいられない状況だと感じております。いろんな手があると思いますが、伊良湖本線とは違って観光客の誘致も難しいという状況です。お年寄りの方が戻ってきておりませんので、コロナの前のように病院等、いろんなところに行っていただけるように利用促進を考えなくてはならない。私共事業者としても何とか15人＋アルファを目指していきたいと思っております。
加藤議長 (名大教授)	15という数字は上か下かで天国と地獄ですね。上にいけば国と県がある程度補助を出してくれて、市があまりお金を出さなくてもいい。15を割ると全部を市が出さなくてはいけなくなり、さらに欠損額も大きくなっているんで、支えられなくなってしまいます。 そういう意味で運輸局の方がこれを読んだ時に危機感が表れていないと、本当に大丈夫ですかと感じてしまうということです。それを山内委員がおっしゃってくれました。 ちなみに次の会議は3月ぐらいに開催されるのですか。
事務局	当初の予定ですと3月を予定しております。
加藤議長 (名大教授)	私もまったくノーマークでしたので、他の15や15を割ったところではワーキングを作っています。特別にそれだけを検討する会をやっています。なので、何とか少なくとも頑張つて何とかしようとしているというアピールはしないといけないと思っています。これに対して今お答えはしなくて結構ですが、少なくともこの評価をもう少し現状に即した形に考察していくことをしていただきたいと思います。 こちら運輸局への締め切りはいつでしょうか。
山内委員 (運輸支局)	1月の12日になります。

加藤議長 (名大教授)	それでは1月上旬にこれを見直したものを作って皆さんに展開し、ご意見を伺って会長一任という形にしたらどうかと思います。どなたかこの方針についてご意見ございますか。 今日のご意見を踏まえて見直しをしていただき、私見させていただきます。その上で再度皆さんに見ていただくものを展開して、ご意見を伺ってそこから会長に一任ということで皆さんよろしいでしょうか。 ※修正点を取りまとめ、会長一任という方針で各委員承認。
加藤議長 (名大教授)	ありがとうございます。これから計画を作っていく上での前提となる大事な路線がなくなる、あるいはものすごい補助がたくさん必要になるという事態を未然に防ぐということをまずやりましょう、ということですね。私も松尾先生も協力しますのでぜひ事務局の方も知恵を絞って頑張りましょう。 (2) 第2次田原市地域公共交通戦略計画（網形成計画）の変更（案）について
加藤議長 (名大教授)	続いて協議事項の(2)について事務局から説明をお願いします。 ※事務局より説明【資料4】
事務局	それでは事務局から説明させていただきます。第2次田原市地域公共交通戦略計画期間変更についての資料になります。計画期間変更の経緯といたしましては、計画期間が平成34年(令和4年)度末に終了する第2次田原市地域公共交通戦略計画(地域公共交通網形成計画)の計画期間について、本計画期間は改訂版第1次田原市総合計画に準じているのですが、総合計画が新型コロナウイルス感染症等により不安定な社会情勢を踏まえ、次期計画の計画年度及び策定年度を変更したことを受け、本計画においても1年延長し、令和5年度に変更するものです。皆様に協議いただきたい事項としましては計画期間を平成34年度から令和5年度に変更してよろしいかという点でございます。 ご承認をいただきましたら国に対して計画延長の手続きを行い、今後のスケジュール案にありますとおり、年明けから公共交通に関するアンケートを実施するとともに来年度末の計画改定に向けた調査や検討会を予定しております。資料の後ろには第2次田原市地域公共交通戦略計画の修正箇所を記載しております。変更箇所は裏面に記載しており、計画のページ数と連動したものになります。その次のページからは具体的な修正箇所を蛍光の黄色で示しております。基本的には平成34年と表記されている部分を1年延長した令和5年という形の表記にする変更になります。 説明は以上となります。よろしくお願いいたします。
加藤議長	本来であれば今年度中に策定しなければいけないところを会議が開催できな

(名大教授)	かったこともあり延長するものです。何か意見はございますか。 【質疑回答】 松尾委員より質疑
松尾委員 (技科大)	ご説明ありがとうございます。今後のスケジュール案のところなのですが、先ほどこから議論があったように高校生の利用が田原市の公共交通にとって重要だと思いますので、交通計画改定に関してアンケート調査とOD調査があるのですが、できれば高校生を対象にしたような調査をしたほうがいいのではないのかと、資料見て感じました。高校生の現状の利用者と、現在利用していない層がどうすれば利用するようになるのかという部分を調査で明らかにできないかなと感じました。
事務局	ありがとうございます。おっしゃるとおり高校生の利用は重要だと思いますので、高校生に対してヒアリング等の状況がわかるような調査を実施したいと思います。
加藤議長 (名大教授)	計画改定を延長するのは問題ないのですが、この1年は何をするのかというのを示したほうがいいですね。スケジュール案に書いているアンケートというのは、前の計画の最後で次の改定に備えるためにアンケートを実施するものですよね。前の計画のスケジュールに入っていてそれに基づいてやっているという説明をしていただいたほうが皆さんにとってわかりやすいと思います。 今松尾先生がおっしゃったのは、高校生という要素が非常に大事なので計画改定のスケジュールの中で取り組んだほうがいいというご示唆ですね。そのことも含めてあと1年どういう風に計画改定を進めていくかというのを示していただきたい。計画改定するのであれ予算にあげておくなどという見通しがあると思うのですがどうでしょうか。コンサルさんをお願いするか、自前でやるかどうか検討はしたのでしょうか。
事務局	自前で計画改定を行う予定です。
加藤議長 (名大教授)	わかりました。それならば自分たちでどのように進めていくのかを3月の会議でもいいので示していただきたいです。 また、計画改定することで目標年次を計画最終年度だったのを1年延長するという説明が分かりにくいと感じました。1年間作業的に遅れたので1年後にする、何かをやろうとしてやらなかったとかやれなかったというのはこの場合の目標と違うと思います。改定するこれからの1年間のスケジュールが不透明だと思います。 それともう1点、計画を1年延長するのであれば目標を変更したほうがいいと思いますね。コロナで落ち込んでいるという状況なので令和5年度に今設定している目標を達成することはあまりないと思います。せつかく小さな改定をするのであれば目標を達成できそうなものに変えるべきだと思います。平成28年度と29年度の平均を取っているということですが、コロナになったという世の中の事情を反映させるべきだと思います。来年中部様式を提出する際にも目標が未達成であれば、なぜ計画を改定したときに見直さないのかと指摘を受けるかもしれません。

松尾委員 (技科大)	私が関わらせていただいている他の地域でも、目標の改定をしたほうがいいのではないかとアドバイスさせてもらったこともあります。やはり目標値というのは、そのまま達成できてしまうような目標はよくないですが、高すぎる目標というのは価値がなくなってしまうということになりかねませんので変えていったほうがいいのではないかと思います。
加藤議長 (名大教授)	目標というのはその時に合ったものを設定しなければやる気がなくなってしまうかもしれません。せつかく計画を延長するならば見直せるチャンスと思ってぜひ考えてみてほしいと思います。
事務局	先ほど計画期間の延長の話ですが、最終年が目標年あるべきだと捉えてしまっている部分がありました。公共交通が様々な危機的な状況にあるということもあり、今ご指摘のあったように今からの1年の目標を変えていくべきだと感じております。単年での短期目標の設定はやりづらいのではないかと考えていたのですが、他市の事例もあると今お伺いしましたので、今後指導をいただきながら令和5年度の目標を設定していきたいと思います。
加藤議長 (名大教授)	それほど大掛かりな改定ではないので、3月に会議をやるならそこで議論、検討していきましょう。 また伊良湖支線であれば現状維持を目標にしてもいいかもしれませんね。とにかく15.2を絶対死守するという目標でもいいと思います。伊良湖本線・支線を分けて比較するとか、令和2、3、4年の数字の上り幅を維持するというような目標でも問題ありませんよ。やり遂げようという目標を設定しましょう。
鈴木会長 (副市長)	皆様方にいろいろなご指摘をいただきありがとうございます。そちらを踏まえて再度検討し、必要なものを見直していきたいと思いますので、よろしくお願いします。
加藤議長 (名大教授)	それではコンセンサスをみなさんから取ればと思います。計画は1年延長する。その際に最終の目標は令和4年度に達成しようとしていた目標ではなく、現実的に達成できる目標に改めていただき、次回の会議でその案を出していただくという形を方針にしたいと思います。こちらについて賛否をお伺いしたいと思います。賛成いただける方は挙手をお願いいたします。 ※全員挙手。計画の延長の際に目標を改定する方針で全会一致。
加藤議長 (名大教授)	ありがとうございます。手間はかかりますがやる気が出るものでなくては意味がないですので、新しい目標を設定しましょう。 (3) 公共交通のアンケート調査の実施について ※事務局より説明【資料5】

事務局	それでは【資料5】について説明させていただきます。こちら計画改定に伴う基礎資料として市民の皆様に公共交通に関するアンケートを実施したいと考えております。ご承認いただきたいのはアンケートを実施してよろしいかという点になります。 調査内容は資料に記載させていただいておりますが、実施期間は令和5年の1月16日から2月6日を予定しておりまして、対象は市内在住の15歳以上の方です。標本数は2,600で住民基本台帳から無作為に抽出を予定しております。回答については郵送もしくは電子回答という形で考えております。 今回アンケートの案を後ろにつけさせていただいております。こういった内容でアンケートを実施していきたいというものになりますので、何かお気づきの点がございましたらここでご意見をいただきたいと思いますし、持ち帰っていただいて1月の6日までにご意見いただければ事務局のほうで反映していきたいと思いますのでよろしくお願いします。
加藤議長 (名大教授)	せっかく皆さんが集まっていますので、こういうことを聞いたらどうですかということをお伺いしたいと思います。 【質疑回答】 光部委員より質疑
光部委員 (老人クラブ)	今伊良湖支線について相当問題になっていますので、アンケートのⅡですが、伊良湖本線・支線とひとまとまりになっているのを分けたらどうかと思います。
加藤議長 (名大教授)	そうですね。一緒にするのはまずいかもしれませんね。一般の方々は伊良湖本線とか支線という言葉も知らないかもしれませんね。そもそも伊良湖支線という言葉は定着しているものなのでしょうか。
光部委員 (老人クラブ)	私は赤羽根出身ですが地元の人は周知していると思います。
加藤議長 (名大教授)	赤羽根を通っているのだから赤羽根を名前に入れたほうがいいのか、もったいない名前があるのではないかとか、こういう機会に考えるのが大切ですね。伊良湖支線というのはわかりにくいから、愛称だけでも思い切って「ロングビーチ線」とかにしてしまうとかね。話題になるような面白い取り組みを考えていくのが大事だと思います。 とりあえず伊良湖本線と支線は分けて設問をすることと、それぞれどういった路線か説明を付けていただければと思います。 【質疑回答】 赤羽委員より質疑
赤羽委員 (県都市交通対策課)	問3-4の補助金の必要性という質問なのですが、どういった意図でお聞きになられているのかを教えてくださいてもよろしいですか。

事務局	アンケート全体の話になるのですが、前回の計画を策定したときにもアンケートを実施しております。その内容を踏襲している部分がこちらの設問になっており、前回との比較という部分で引き続き入れさせていただきました。もう1点、バスへの補助金というのはお金のかかる話でありますので、市民の方の率直な意見をお伺いしたいというのが設問の意図となります。
加藤議長 (名大教授)	この質問をするのだったら、例えば「補助金を減らして路線もへらすべき」とか「補助金を出してもいいからもっと便利にすべき」等の選択肢を増やしたほうがいいと思います。こちらの設問はある種、田原市の地域公共交通政策に対する信任を問うようなものですので、問いを設定するのなら慎重に考えたほうがいいと思います。
松尾委員 (技科大)	問3-4と4-4は似たような質問になっているのですが、9ページの公共交通全般に関する設問では、加藤議長がおっしゃられたような「現状と同程度で同程度の公共交通を維持する」といった選択肢がありますので、必ずしも3-4や4-4で聞かなくてもいいのかなと思います。
加藤議長 (名大教授)	こちらは非常にデリケートな部分ですので、私と松尾先生も協力して見直しをしていければと思います。 では、お時間もきておりますので、皆さんから個別に意見を募集することによってよろしくお願いします。 アンケート自体を実施するということに異論はございませんか。 ※全会一致で承認
加藤議長 (名大教授)	ありがとうございます。それでは意見のある方は1月6日までに事務局の方へお知らせください。 【4 その他】 (1) 意見・情報交換
中岡委員 (伊勢湾フェリー)	伊勢湾フェリー中岡でございます。当社のキャンペーンのチラシをご用意させていただいております。来年の1月14日菜の花まつりのスタートに合わせまして、鳥羽発限定ではありますが、運賃が半額＋田原市内の96施設で使えるクーポン券というのを渥美半島観光ビューローさんにご協力いただきました。1か月であります、ぜひご利用ください。以上です。
山内委員 (運輸支局)	愛知運輸支局の山内です。バスやタクシー等で今運転業務をされている方、そういった方たちの業務時間に関する基準の改善が検討されています。今年の3月に中間取りまとめが行われて今事業者さんに周知をしているところです。そちらの施行が令和6年の4月を目指しております。その際には約1時間ずつ皆さんの拘束時間が短縮されるという方向で検討されています。今後バス等のダイヤに関し

天野委員 (商工会)	でも新しい基準に照らし合わせて大丈夫なのかというところを見直ししていただきたいと思います。各業界人手不足ということもありまして、そういった基準の変更に対してどこまで対応ができるかというのを現場の方を含めて考えていただけるとありがたいと思います。 変更が必要となりますと、ご利用の方にもご理解いただく必要が出てくると思いますのでこの場で共有させていただきました。ご協力をお願いします。 田原市商工会です。本日委員の皆様方から公共交通にとって高校生が重要なファクターだという指摘がありました。商工会としてもこのことを重要だと捉えております。田原市の中学生の約半分ぐらいが豊橋の高校に通うという事態が来年起こるのではないかと聞いております。そうすると、高校生の消費動向としても市内にお金を落とさずに豊橋にお金を落としてしまうということが考えられます。具体的に商店の減少などに結びついてしまうのではないかと危惧しています。加藤先生もおっしゃったように、何か田原の高校に魅力に欠けるところがあるのではないかと気がしております。 公共交通にとって重要な要素であるならば、田原市の3校の校長先生の連合会のどなたかから意見を聞き、意見を述べてもらう場があってもよろしいのではないかと感じました。以上です。 (2) 次回の開催予定について
事務局	今回は3月の中下旬に開催を予定しております。主な内容につきましては、「令和5年度事業計画(案)収支予算(案)」それと本日議論のありました「計画の変更」につきまして協議事項とさせていただきます。よろしくお願いいたします。 本日は、ありがとうございました。