

令和4年度 第3回田原市地域公共交通会議会議録

会 議 名	[第62回] 令和4年度 第3回田原市地域公共交通会議
開 催 日 時	令和5年3月27日(月)10:10～12:00
開 催 場 所	田原市役所 大会議室(北庁舎1階)
出席者氏名 (敬称略)	(委員) ○田原市副市長 鈴木 正直[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)(代理)岩原 誠 ○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 宮脇 幸次 ○田原市老人クラブ連合会長 (代理)光島 知宣 ○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] ○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 ○愛知県田原警察署交通課長 兵藤 収[新規] ○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] ○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)	○田原市都市建設部長 鈴木 洋充[副会長] ○一般社団法人田原青年会議所理事長 鈴木 嘉希津[新規] ○田原市民生児童委員協議会主任児童委員 柴田 邦子 ○豊橋鉄道労働組合中央執行委員長 河合 公紀 ○愛知県都市・交通局交通対策課担当課長 大林 益英 ○愛知県東三河建設事務所維持管理課長 山口 泰志 ○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		
報告事項	(1) 豊鉄バス伊良湖支線維持に関する取組状況について (2) 公共交通に関するアンケート集計結果(速報値)について		
協議事項	(1) 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 →承認 (2) 第3次田原市地域公共交通戦略計画(地域公共交通計画)の策定に関する推進体制(案)について →会長一任で承認 (3) 令和5年度事業計画・収支予算(案)について →承認		
会議の要旨	以下のとおり。	傍聴者	4名(記者0名・随行者4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。 委員の皆様方には、年度末のお忙しい中、本会議にご出席いただき、誠にありがとうございます。 また、日頃は田原市の公共交通に関しまして、ご尽力いただき、重ねてお礼申し上げます。 さて、今年度を振り返りますと、日常生活における新型コロナウイルス感染症の影響も緩和されつつあり、3月13日(月)からは国の方針で、マスクの着用等が緩和されました。今後、日常の移動が、コロナ禍以前に近づくことで、公共交通の利用促進にとって、追い風になることを期待しております。本市としても、この機を逃さず、公共交通施策の推進に取り組んでまいります。 また、来年度に目を向けますと、来年度は市政施行20周年の節目の年となります。そして後程ご審議いただく次期地域公共交通計画の検討年度ともなります。この節目に、本市の地域交通のあり方を見直し、この先10年20年と持続可能な地域交通としていくため、委員の皆さまと一緒に考えてまいりたいと思います。 本日の協議事項は、次第に記載させていただいております3件となっております。慎重審議、よろしくお願いいたします。 以上で、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。		

加藤議長 (名大教授)	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 います。それでは以後の進行をよろしくお願い申し上げます。 ※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させていただきます。 2月10日に地域公共交通活性化再生法の改正法案が国会に提出され、先週の 金曜日に衆議院を通過しました。4月の下旬以降に参議院で審議がされるとい う形になります。また、法律とは別ですが財政措置も令和5年度考えられてい くと思います。まだ制度ができていない状況ですが、私も田原市やほかの地域 の会議で出た意見を元に制度に関するアドバイスをしていければと思っています。 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つ目の豊鉄バス伊良湖支線維持に関する取組状況について事 務局から説明してください。
事務局	【2 報告事項】 (1) 豊鉄バス伊良湖支線維持に関する取組状況について ※事務局より説明【資料1】 それでは、【資料1】について、説明させていただきます。 豊鉄バス伊良湖支線路線維持に関する取組状況について、になります。現在、 豊鉄バス伊良湖本線支線は利用者の減少や、燃油価格や物価高騰等により、路 線維持が大変厳しい状況となっており、特に前回の会議でも話題になりました伊 良湖支線については、国県補助対象から外れる水準近くまで利用者が落ち込ん でおります。こうした中、本市としても路線維持のため取組等を行っており、前 回会議から本日までの進捗状況等を報告させていただくものです。 2の実施状況等をご覧ください。こちらに進捗状況等を記載させていただい ています。 一つ目の○をご覧ください。まず、現在の路線バスの状況について、沿線校 区へ現状説明と意見交換を行いました。対象の校区は高松校区から堀切校区の太 平洋側の5校区です。打ち合わせの中で出た意見の抜粋を(3)に記載させてい ただいていますが、やはりどの校区も利用者が減っていることの認識はあると のことです。その理由として人口減少はもちろんですが、親の送迎が増えたとい う実感があるようです。そういった中、校区から出された意見として、通学定 期補助の内容の見直しや利用促進としてハイキングや東海七福神との連携、ま たバスの魅力化としてサイクルバスやフリーWiFi等がございました。 次に二つ目の○をご覧ください。こちらは街づくり推進課の事業ではござい ませんが、高齢福祉課が新年度から高齢者外出支援助成事業を見直し、より 交通弱者に手厚い支援内容となっていることから紹介させていただいています。具 体

	的に表のとおりとなっていますが、今まで70歳以上の高齢者に一律で支給していた助成券の金額を運転免許証のあるなしで差をつける形になっています。 右側のページに移っていただき、一番上の○になりますが、こちらは主に校区とヒアリングをした結果等について、運行事業者の豊鉄バス様と情報共有をいたしました。その中でMaaSアプリCentXを活用した豊橋鉄道渥美線と連携した企画切符の造成について現在相談をさせていただいております。 最後に3の今後の取組実施方針ですが、上記記載の取組状況等で記載がある内容等について、地域や運行事業者と協議を進めながら実施可能なものから随時実施を行い、支線利用者の維持を目指していきたいと考えております。 また、市職員の取組として、市互助会と連携しながら通勤等での利用促進の取組を実施予定としております。 以上で報告事項の(1)の説明とさせていただきます。
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。
坂本委員 (豊鉄バス)	坂本委員より補足説明 豊鉄バスでございます。先ほど事務局の方から説明がありましたが、東三河は人口減少、高校生が減少しているということもあり、田口新城線で既に15人の水準を下回っております。これが2年連続だと補助が打ち切られてしまいますので、先行して設楽町と新城市、運輸局や事業者も入って加藤先生のご助言もいただきながら、かなり具体的な案を煮詰めております。やはりこういう状況になってから動くのではなく、早め早めに手を打たないといけないと感じております。また、私どものエリアでいいますと、先日東愛知新聞にも掲載されましたとおり、新豊線という新城と豊橋を結ぶ路線も危険な状態です。ですが、30日に豊川のイオンモールがオープンしますし、豊川市自体が東三河で唯一人口が増加しているエリアでありますので、何らかの知恵を絞れば課題はクリアできるのではないかと考えております。 渥美半島は魅力的なところではあるのですが、事務局の方もおっしゃったとおり、観光客の方が減っている中では早め早めに手を打たなければ、田口新城線のような状況になってしまうのではないかと考えております。バス事業者も協力させていただきますが、地域の皆さんと協力していかなければならないと思います。 また、ぐるりんバスとの関係を整理していく必要があるのではないかと考えております。
藤井委員 (田原市地域コミュニティ連合)	【質疑回答】 藤井委員より質疑 先ほどぐるりんバスとの整合というお話がありましたが、具体的にはどのようなことを考えられているのでしょうか。
坂本委員	私どもの路線は対距離制で、例えば田口新城線で新城から田口まで行くのに

(豊鉄バス)	1,000円を超えるような状況になっています。これでは地元の方が利用しづらいという現状があります。逆にコミュニティバスですと100円もしくは200円ぐらいで利用しやすい状況を作っておられます。これは田原市に限ったことではないですし、田原市さんは非常に努力をいただいているのですが、この運賃の差というのは避けて通れない問題である気がしています。
藤井委員 (田原市地域コミュニティ連合)	この話は昔から議論されている問題なのですね。個人的には制度設計そのものが違うのではないかと感じています。ぐるりんバスの利用促進だけでなく田原市内の遠距離バスについても知恵を絞っていかねばならないと感じました。
宮本委員 (伊勢湾フェリー)	伊勢湾フェリーの宮本と申します。 豊鉄バスさんの伊良湖支線ということで市内の公共交通の議論をされていると思うのですが、伊勢湾フェリーは鳥羽から伊良湖まで就航しております。現在伊勢湾フェリーと豊鉄バスと豊橋鉄道さんでセット券というものを販売しております。実はこれが意外と人気になっています。年間の売り上げも少しずつ上がっております。そうした状況も踏まえて市内の公共交通だけではなく外部からの観光誘致等を含めた、市内と市外を結ぶ公共交通のありかたというのもこの会議で議論していただいて、伊良湖地区のバス路線を維持していかねばならないと思います。 また、私どもの会社がよくいただくご意見として、バスとの連携が全く取れていないというのがあります。伊良湖に着いたらバスが全然来ないというご意見もいただいておりますので、そうした連携が取れば利用者も増えていくのではないかと感じております。以上です。
山内委員 (運輸支局)	愛知運輸支局の山内と申します。 先ほど豊鉄バスさんの方から輸送量と補助の話が出たのですが、急いで利用促進をしてすぐに結果を出すという対策と、恒常的な効果が見込める利用促進があると思いますので、急いでやるものとそうでないものを分けて順次利用促進を進めていただければと思います。高校生の利用促進というのは非常に大事だと思うのですが、それと併せて他の取組も計画して、急ぐものをピックアップしなければいけないと思います。
加藤議長 (名大教授)	私も長くこの会議に携わらせていただいておりますが、伊良湖支線についての議論はあまりしてこなかったという印象です。私自身は近い将来こういった状況になるのではないかと警鐘を鳴らしておりました。それがコロナによって早まったという形ですね。15という基準を割る前に議論できることは不幸中の幸いですし、ちょうど計画改定の時期でもあるので、その際に伊良湖支線をどのようにしていくのかを決めておくことができるのが大事なかなと思います。来年度の計画改訂の中の柱の1つは伊良湖支線になるのではないかと思います。 それから高校生の話が出ていましたが、高校生については赤羽根地区が主になりますけど、福江高校方面と、農高や成章あるいは豊橋方面の両方の流れがありますが、福江が減っていることと、伊良湖支線があまり便利ではないということがまさに負のスパイラルになっているのではないかと思います。その中で何をしたらいいのかを考えていかねばならないと思います。高校生が1人乗ると年間で4

00回という回数になるので非常に大きな要素になると思います。もちろん定期券は割引がされているということもあって人数で数えたときには実は小さい人数になってしまうことはありますが、それでも何人も乗ってくれば非常に大きな数になりますので、地域にとって役に立つ人材になります。基本的に送迎ではなく、できれば送迎も停留所までのものにしてもらう形や、あるいは自転車で停留所まで行ってもらいそこから乗り換えていただくというスタイルをどうやって確立していくかというのは中3生ぐらいから考えていただけるようにしなければなりません。来年度の赤羽根地区の中3生のみなさんにどうやって伊良湖支線のことをわかっていただくかというのは大事だと思います。

あと、ぐるりんバスとの関係についてですが、これこそ10年前から言っていたことで、豊川についてはコミュニティバスと豊鉄バスというのは全く同じ運賃体系になっています。2ゾーン制で西側のゾーンと東側のゾーン、共通の部分がありますけど、そのゾーンの中だと200円、ゾーンを越えると300円という非常に簡単な運賃になっていてこれは豊鉄バスもコミュニティバスも同じです。私が今も担当させていただいている田原や新城はこういったものを取り入れていないというのが現状です。

それと外部からのお客さんと、それに関連して自転車の話なのですが、実は伊勢・鳥羽・志摩では自転車をどのように盛り上げるかという協議会ができていて、伊勢市長も鳥羽・志摩市長もみんな自転車が好きな人ばかりです。自転車の場合ですと自転車で走ることができればいいけれど、雨降ってきて何ともならないのでバスや電車に乗りたくないという状況になることがあるそうです。そうした時にサイクルトレインや自転車ラック型バスであるとか自転車を容易に載せられるバスや電車があると非常に助かるねという意見があり、伊勢志摩鳥羽の路線などは自転車をバスの全面に寄せられるラックを付けてバスを走らせればいいのかという提案をしています。それと近鉄志摩線も自転車が乗れるようになりました。これは豊橋鉄道より後ですが去年からそうなったということで急速に自転車に乗るお客さんへの対応ができるようになっていきます。さらに船の場合でも鳥羽市の定期船はもともとそうですし、志摩マリンレジャーの航路も自転車が乗れるようになっていきます。

つまり公共交通と自転車の親和性が高いということです。豊橋鉄道はもともとサイクルトレインをやっているのですが、やはり伊良湖と田原の間が弱いということになります。自転車を取り上げてみても田原と伊良湖の間がネックだという現状が浮き彫りになります。フェリーとバスと鉄道のセット券が売れているのは、逆に切符が通しで割引になっていて、ギャップになっていないことで利用があるということです。

ただダイヤに関して伊良湖本線については1時間に1本あるいは豊鉄の電車に接続するということを考えています。伊勢湾フェリーとダイヤが合わないということでご意見をいただくということですけど、協議をしてお互いに合わせていくのか、やはり車の利用者が主なのでなかなかそういう風にはできないという形になるのかわかりません。もしダイヤを変えないということになると伊良湖での待ち時間を有効に活用するにはどうしたらいいのかというのが必要になってきます。

伊良湖でも待ち時間が長くて不便、さらに伊良湖支線は伊良湖から乗ることができません。保美で乗り換えないとイケない。以前は保美からの乗り換えが非常にきちんとしていて、全てのダイヤが1時間に1本か2時間に1本でそろっていた

事務局	ので保美でうまく乗り換えができたのですけれど今はできません。 そういったこともあって今の利用者が少ないという状況になっているのをどうしたらいいのかというのが来年度の計画改定に載ってくるよねという話かなと思います。長期短期の話もありましたが、今思いついたことを言ったので参考にさせていただきながら、次回のところでは具体的な協議ができるようにしていきたいと思います。 あと名称をロングビーチ線に変えるのはいかがですか。以前は伊良湖に向かっていた系統もあったのでその名前ですが、実情に合っていないと思います。間違えて乗る人はいないと思いますが、僕自身はロングビーチ線がかっこいいと思います。愛称だけでも変えてみるのはいいと思います。赤羽根の魅力を高めることと伊良湖支線の魅力を高めることがシンクロするのではないのでしょうか。そういうことも考えてほしいなと思います。 続いて報告事項の2つ目の公共交通に関するアンケート集計結果(速報値)について事務局から説明してください。 (2) 公共交通に関するアンケート集計結果(速報値)について ※事務局より説明【資料2-1, 2-2】 それでは、資料2-1、2-2について、説明させていただきます。 まず資料2-1をご覧ください。 公共交通に関するアンケート集計結果(速報値)になります。こちらは来年度策定予定の第3次田原市地域公共交通戦略計画の基礎データを収集するために市民を対象としたアンケートを実施したものです。 調査概要及び実績に概要を記載させていただいていますが、特筆する点として(6)及び(7)をご覧くださいと分かるかと思いますが、回答数1,253人、回答率48.2%となっております。通常市が実施する同様のアンケートは回答率40%弱となるのが一般的である中で50%近い回答をいただいていることから市民の公共交通に対する関心の高さが分かります。 詳細は資料2-2のとおりとなっておりますが、現在単純集計は終了しており、今後はクロスチェック等を実施し、本アンケートから本市公共交通の課題等を整理したいと考えております。 次に資料2-2をご覧ください。 アンケートの単純集計結果を記載させていただいておりますので、少し説明をさせていただきます。まず、資料2-2の下段にある4ページをご覧ください。4ページ上段の質問、「日常の主な移動方法」としてバス等の公共交通で移動する人の割合は少なく、マイカー移動が半数以上を超えていることからマイカー依存率の高い地域であることが分かります。しかしながら、5ページの中段にある「もし車を運転出来なくなった場合の移動手段」についての質問については徒歩や送迎が上位ではありますが、その次にバスやタクシーでの移動と回答した方がいることから公共交通の利用をまったく考えていないわけではないことがわかります。ただし、伊良湖本線、支線、ぐるりんバス等交通モードを細かく見ていくと利用したことが無い人がいずれも7割前後と高い割合となっており、かつ今後の利用予定についても利用する予定がないと答えた方が6割強いることがわかります。これらの方
-----	---

	が利用しない理由を確認したところ、例えば7ページ下段の伊良湖本線に乗らない理由としては「運賃の高さ」もさることながら最大の理由は「乗る習慣がない」というものでした。やはり公共交通に乗るという習慣が無い人が本地域はとでも多くおり、移動の際の選択肢にそもそも公共交通が選択肢に入っていないことが分かります。 こういった問題は一朝一夕で解決できるものではありませんが、例えば学生等に対するバスの乗り方教室などは必要な取組になると感じましたし、あわせて学生の保護者世代に対する乗り方教室等の必要性も感じました。また、13ページには渥美線や海上交通、タクシーに対するアンケート結果を記載しております。 最後に15ページ下段に記載してあります「今後の方向性」についてですが、アンケート結果として1位は路線が運行する地域ごとで地域が主体となって地域の生活にあった路線を設定するとなりました。次に現状の予算規模を維持しながら運行の見直しを行いながら効率化を図るというものとなり、安直に答えは出せませんが、今のままの公共交通を維持するのではなく財政負担と相談しながら効率化を図りながら地域に即した公共交通のあり方を模索する必要があるとの考え方をお持ちの方が多いという結果となりました。
加藤議長 (名大教授)	ご感想ご意見等何かございますか。
山内委員 (運輸支局)	車の運転ができなくなった際の、主な移動方法としてバスやタクシーが入っているということを指摘していただきましたが、やはり期待されているものとして2位に入っているような家族の送迎があります。ご本人さんはそのような想定をされていると思いますが、そのような希望どおりになるのは難しいものだと思います。ご本人が想定している将来と現実がうまくいくかというのは別物になると思っています。そのギャップというのを、今利用していない方にわかっていただくのが必要かなと感じています。 また、学生の保護者世代に向けた利用促進というお話があり、興味深いなと感じました。学校現場等で乗り方教室をする時に保護者の方も見学していいですよという、うちの子は何をやっているのかしら、と見に来る方がいらっしゃるかもしれないですし、1つの行事で2度おいしいのようなやり方があるのではと思ったので共有させていただきます。
坂本委員 (豊鉄バス)	まずは大変だったと思いますが、事務局さんにこのようなアンケートを取り、集計をしていただきましてありがとうございます。アンケートを見させていただいていますが、大都市部のアンケートの答えとこのような田原市さんのような地域のアンケートはどこのエリアでも同じような結果が出るなというのは実感としてあります。先ほどのお話にもありましたように、バスは利用者が減っていった本数が減っていくという負のスパイラルに陥ってしまいます。昔は伊良湖岬から豊橋・田原には30分に1本ぐらい走っていて特急バスも走っていた時代がありました。その時には乗り換えが不便だという意見は全くなかったのですが、今はそういう状態に陥っているということがバス事業者としても反省すべき点だと思っています。 遅まきながらではありますが田原市さんのご協力もありまして、1年半ぐらい前ですが、バスロケーションシステムを導入させていただいております。さらに2年先の

加藤議長 (名大教授)	春ですがICカードの導入支援をしていただいております、現金を持っていない方にも乗っていただけるようになる見込みでございます。 今の話を聞いていて思ったのが、三河田原駅の改札を出たところにバスの何分発であと何分ですという電光掲示板が必要だなと思います。以前はすごく高いものでしたが、GTFSといわれる時刻表だとか路線についてのフォーマット、これに準拠した形でデータを作れますし、バスロケ等とも連携できます。いちいち細かい時刻表を見なくてもわかるようになりますし、サブミナル効果でバスの存在というのがお客さんの頭の中に刷り込まれて選択肢に入ってくるかもしれません。改札を出たところにわかりやすい表示が必要なのかなと思います。今日電車に乗って三河田原駅を見て改めて感じたところでした。ぜひ検討してほしいと思います。 以上が、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) 第2次田原市地域公共交通戦略計画（網形成計画）の延長に伴う改訂（案）について ※事務局から説明【資料3】
事務局	それでは、資料3について、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の延長に伴う改訂案についてです。本協議事項は前回の会議でも協議させていただいたものになりますが、協議の際、期間延長についてはご理解いただきましたが、期間を延長するのなら目標値も現状に即してしかるべきだとのご意見をいただきましたので期間延長とともに目標値の変更について協議事項とさせていただいております。1の経緯は前回とほぼ同様ですので割愛させていただきます。2の協議事項をご覧ください。協議内容は(1)の期間は前回と同様の変更である令和5年度までとしてございます。(2)の取組状況の評価といたしまして現状の目標値、市内公共交通利用者実績165万人を144.1万人に変更するものとしました。変更する目標値の内訳は記載のとおり交通モードごとに算出させていただいております。設定方針といたしましては、コロナ禍の影響で低迷した公共交通の利用者を少しでもコロナ禍前に近づけることを目標としております。算定方法としては、下段の表に記載してございますが、各公共交通機関からご提出いただいた令和4年度4月から12月の利用者数から令和4年度の推計値を算出し、令和3年度からの増加率を算出しました。令和4年度から5年度についても同様な増加率を維持することを目標に令和4年度の推計値に増加率を乗じて交通モードごとの令和5年度推計値を算出しました。 ただし、算出した令和5年度推計値をそのまま目標値にするのではなく交通モード毎に比較を行い、コロナ禍前の数字を超えるようなフェリーやコミュニティバスについては令和元年度と同水準の目標値に変更しました。 また、路線バスについては増加率が100%を下回っていますので、令和4年度の推計の数字を維持し、輸送量が国県補助の基準を下回らない数値を目標値としました。 資料右側は今回の変更による計画冊子の変更点となっております。(1)～(2)、(4)は前回と同様ですが、(3)については今回の取組状況の評価数値の修

	正箇所となりまして、資料の2枚目に該当箇所を赤枠で囲ってございますのでご確認ください。以上で説明とさせていただきます。
加藤議長 (名大教授)	今年度で改定に至らず改訂しないといけないけれど、どうせ1年延長するなら目標のところを見直した方がいいのではないかという案ですね。目標は頑張ればできて頑張らないとできないぐらいのものにしたほうがいいのですが、特に事業者の皆さんは達成できそうなものであるかご確認いただければと思いますがいかがでしょうか。
宮脇委員 (伊勢湾フェリー)	こちらの資料でフェリー・高速船の増加率が140%という数字になっていますが、参考までにフェリー・高速船というのは今回旅行支援というクーポンもあり、その他に特別な割引キャンペーンを行ってきたということもあって相当数の数字が確保できていたということをご理解いただきたいと思います。 今後の目標が363,000という数字が実際厳しい数字ではありますが、妥当だと認識しております。
加藤議長 (名大教授)	使っていただいたのをきっかけに皆さんがこれいいなと思っていただければ、また訴求するようなことをやれば使っていただける可能性も高いと思います。 【質疑回答】 山内委員より質疑
山内委員 (運輸支局)	説明を聞き落としているのかもしれませんが伺いたいのですがコミュニティバスの目標値というのが令和4年度の推計よりも少なくなっているのはなぜでしょうか。
事務局	こちらが少なくなっている理由としまして、令和4年度の推計値を出しますと約12,000人という数字が出るのですが、こちらをコロナ禍前の数字と比較した際にそれ以上の数字になることはないのではないかとということで令和元年度並みの数字に設定しております。また、この推計値の100,000人という数字も3月も終わりに差し掛かって実績が出てくるのですが、100,000は下回りそうですので、コミュニティバスに関しては現状維持という数字設定になっています
加藤議長 (名大教授)	簡単に言うと、戻り良かったのでその割合でみていくと数字がかなり増えていくということになります。ただ、戻りだけであったとしたら数字も落ち着くのでこの増加が続くのは現実的ではないという判断ですね。 ただ実は、コミュニティバスで言えば平成30年を超えているところもあります。これはぐるりんバスが地域の皆さんにどのぐらい使っていただけているかというのを確かめるものにもなりますね。 いずれにせよ暫定的なものですので令和6年度はどういう目標にしていこうというのは令和4年度の数字をみれば具体的に検討できると思いますので、とりあえず令和5年度の数字としては【資料3】の案のとおり改訂することとして賛成いただける方は挙手をお願いします。

加藤議長 (名大教授)	※全員挙手。全会一致で承認。 ありがとうございます。全会一致ということで、こちらで進めていただければと思います。 (2) 第3次田原市地域公共交通戦略計画（地域公共交通計画）の策定に関する推進体制（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4-1、4-2】
事務局	それでは、資料4-1、4-2について、説明させていただきます。 第3次田原市地域公共交通戦略計画の策定等に関する推進体制案でございます。計画策定にあたり、本会議とは別に策定検討会を設置し、計画策定に係る検討事項を整理したいと考えております。検討会の回数及び実施予定時期としては年4回を予定しております。 委員としては交通事業者6名、利用者代表4名、行政4名、オブザーバー3名で組織したいと考えております。交通事業者につきましては本会議の委員になっていただいている交通事業者様からご推薦いただいた方を委員としたいと考えております。利用者代表の選考理由としては3に記載のとおりでございますが、主に路線バス沿線校区の意見集約のため、田原市地域コミュニティ連合会様、通院利用で多く利用されている高齢者の意見を集約するため田原市老人クラブ連合会様、障害のある方の公共交通利用の実情を把握するため就労継続支援センターあい福の里様、近年増加傾向にある外国人技能実習生のバス利用の意見集約のため特定非営利活動法人たはら国際交流協会様にご推薦いただいた方に委員になっていただきたいと思いますと考えております。また、オブザーバーとして本会議委員にもなっております愛知運輸支局山内様、名古屋大学大学院の加藤教授、豊橋技術科学大学の松尾准教授にお願いしたいと考えております。 続いて資料4-2をご覧ください。 こちらは計画策定のスケジュール案となります。上段の表が検討事項、下段の表が会議等の事務手続きをそれぞれ時系列に記載させていただいております。今年度末から来年度頭にかけ、現状と課題を整理するため、市民アンケート、ぐるりんバスOD調査、高校生アンケート、住民懇談会等を実施しながら策定検討会を実施し内容を整理していきたいと考えております。夏ごろを目途に基本方針や目標を検討し本会議で承認をしていただく予定であります。その後は各種施策の検討を行い素案の作成パブリックコメント等の手順を踏んでいきたいと考えております。 今回は検討会の委員案及びスケジュール案について、提案させていただいた内容で進めていきたいと考えておりますので、ご協議よろしく申し上げます。

加藤議長 (名大教授)	今の協議事項について質疑等ございますか。 【質疑回答】 天野委員より質疑
天野委員 (商工会)	前回の会議で高校生のバス利用の実態を把握し、学校側の意見を聞く機会もしくは、こちらの会議に参加してもらうような提案をさせていただいたと思うのですが、そちらに関してはどのような意見をお持ちでしょうか。
事務局	前回天野委員のほうから提案いただきましたこの件につきましては、委員案のところに記載しているとおり、教育総務課という定期券助成の関係の所管課に委員になっていただくのと同時に、本市の学校教育課の関係者に委員になっていただくことを検討しております。こちらが中学生の進路を担当している部署になりますので、進路決定と併せて公共交通を利用させていただくためにどうすればよいのかご意見をいただければと考えております。
天野委員 (商工会)	例えば、成章高校ではバスに乗って通学される方も多いと思うのですが、章南エリアからの受け入れが増えている傾向があると伺っています。そういうことが果たして、このような人選で把握できるのか、小中学校だけを担当している部署で問題ないのかというやや疑問に感じる部分はあります。
鈴木会長 (副市長)	少し補足をさせてもらおうと、田原市内の3校というのは全て定員割れという状況になっていますので、いかに学校としての魅力を高めていくのかということを含めて教育委員会と3校の校長先生がたと意見交換会を次年度からはじめることをきいていますので、そうした場でしっかりと意見交換会をした中で策定委員会に意見を反映していくという形にしていければと考えております。
山内委員 (運輸支局)	意見交換会を開催されるということですがその会の中でどれほど交通のことについて話し合われるのかというのが疑問に思っております。私は交通のことをしっかりと話し合う場に当事者を呼んで話し合うべきだと考えております。
加藤議長 (名大教授)	色々な考えがあると思うのですが、あまり数が多くても議論がしにくくなるという側面もありますし、高校の関係者は必須だと考えているところもあります。設楽町では田口高校の校長先生や中学校の校長先生が出てきて話し合いをやっていきます。白川町ですと通学者の代表ということで通学者の保護者が話し合いの場に出てきます。高校生の場合は日程の問題もあるので、なかなか直接会議に参加してもらうことは難しいですが、高校生に対して懇談会をやってしっかりと意見交換会をするという手段もありますね。やはり間接的に話を聞くだけではなくて、直接当事者に話を聞くことが大切だと思っています。高校通学にしぼって話を聞く機会を作るのもいいかもしれませんね。 こちらの協議事項の案は非常に教科書的なものでやることが決まっているならこちらでも問題ないのですが、伊良湖支線の話や高校通学の話に対応しようとなるとメンバーが足りていないような気がします。それでも校長先生や親御さんがオ

	ブザーバーとして意見を言えるような余地は残しておいた方がいいと思います。 今色々な地域で懇談会等やっていますが、高校生に話を聞いても自分に発言権がないと思ってしまう子が多いです。そうした子たちが本音で話ができるような環境を作り出せる地域なら子どもたちが残ってくれるのではないかと思います。 それと先ほど言いそびれたのですが、伊良湖支線の現状について赤羽根地区の皆さんに説明はされているのでしょうか。
事務局	現状では校区長さんへ説明に伺っている段階で、細かく回覧等はしておりません。
加藤議長 (名大教授)	本当に多くの方に理解していただかないといけません。路線のことについて考えてくれる人の分母が大きくないといけません。多くの方にこの路線が大事だし自分たちが何かをしないとなくなってしまう、と考えてもらうアクションが必要です。 今の資料の案は計画のたたき台を作って交通会議に出す時によりよい議論ができるようにするものです。さらに皆さんが何を考えているのかとか、個別の問題の議論を進めていく際には、別で高校生や伊良湖支線について話し合う場所が必要ですね。現段階でその詳細な案を煮詰めていくのに時間がないので、必要であるという結論に至ったという段階にとどめておいて、6月の交通会議ではきちんと案が出ているとかあるいは動いているという風にするのがよさそうだと思うのですが、皆さんいかがでしょうか。
藤井委員 (田原市地域コミュニティ連合)	委員の方として直接の当事者をお招きして会議をするやり方のほうが良いと思います。
事務局	先ほどの高校生の件ですが、委員の案として17名の方を予定しているのですが、人数があまり増えてもというお話もありましたので、高校生のほうは懇談会のような別の会議で意見の方を集約させていただいて、それを交通会議のほうにあげていき、必要に応じて関係の方にも出席していただくと考えているのでしょうか。
加藤議長 (名大教授)	高校生に対するアンケートというのは過去に何度も行っているのですが、アンケートですと一方通行ですので、一緒に解決策を考えていこうという場にしないと前に進まないと感じています。アンケートを取るのはいいいけれどそれだけで話を聞いた気になるのは危険で、やはり直接話を聞かなければいけないと強く思っています。私はよく住民懇談会に参加しているのですが、田原は1度も住民懇談会に出たことはないです。今、一宮の場合ですと月に2, 3回は参加しているぐらいです。話を聞くのではなく話をやり取りする。これをやっていかないと前に進まないなと強く思っています。こちらですと松尾先生もいらっしゃるので、そうした方にご協力いただき、うちの研究員も出せるのでぜひ懇談会をやっていただきたいと思います。先ほどご提案いただいた内容はそういう意味合いでは妥当といえるのかなと思います。

	私自身住民懇談会というのは話をやり取りすることだけで終わらせると考えていないです。それを母体にして支援組織とか利用促進活動組織にしていきたいという考えもあります。議論をしていくうちにやる気になっていってくれば、利用促進等の連携で非常に大きな存在になると思います。今回の新しい計画の中でも重要な役割になってくるのではないかと思います。
山内委員 (運輸支局)	他の話題になるのですが、委員案の中に委員とオブザーバーという分け方になっていると思うのですが、オブザーバーに学識経験者が入っているのですが、オブザーバーの役割はどのようなものを想定されているのでしょうか。私の経験上オブザーバーというのはあまり積極的に意見を言わない立場にあることが多いです。その点が気になったので質問させていただきました。
事務局	委員とオブザーバーの分け方なのですが、事務局の方で明確に役割を分けているということではなくて前回の計画策定の際の組織の形に倣ってオブザーバーという名称にしているものです。もしオブザーバーという立ち位置だと発言がしにくいということであれば委員のほうに含めていく形を取らせていただきたいと思います。
山内委員 (運輸支局)	そうですね。私としては委員という位置付けがふさわしいかなと思っております。
加藤議長 (名大教授)	オブザーバーというのは観察者ということでしゃべってはいけない人ということなのですが、日本の場合はオブザーバーといってもしゃべっている人が多いです。違いを挙げるとすれば1票があるかどうかというところですね。この計画というのは地域の皆さんで決めることなので形式的ではあるのですが外部の人が1票を持ってどちらかを選ぶというのはあまりよくないのではないかと思います。採決という概念はないかもしれませんが。最終的には地域の皆さんと関係の皆さんで決めることであって、山内さんや私のような立場であれば1票はないのではないのでしょうか。ただ、助言をするという点でアドバイザーという言い方のほうが正しいかもしれませんね。
山内委員 (運輸支局)	せっかく学識経験者の方に入っていただくのでしたら、色々なご意見をいただいたほうがいいと思ったので発言させていただきました。
加藤議長 (名大教授)	あともう1点ですが、先ほどの伊勢湾フェリーさんのお話にあった、観光を中心とした外から来ていただく方にとって乗っていただくかというのは、観光協会さんとか商工会さん等と1回ぐらいは議論して計画に反映してもいいのかなと思います。これも考えてみてはいかがでしょうか。 皆さん様々な意見ありがとうございました。資料4-2についてもこのように進めていこうということですが、こんなことやらないといけないとか、ここは深掘りが必要だとなれば、柔軟に対応していく、つまりそこだけの検討会をしていくような場を作ることを含めて、細かいところや深いところは会長一任ということにしてこの【資料4-1、4-2】にある部分についてはこれで進めて問題ないか皆さんにお

加藤議長 (名大教授)	伺いたいと思います。 【資料4-1、4-2】のように来年度地域公共交通計画策定を進めていくという ような方針についてご賛成いただける方は挙手をお願いします。 ※全員挙手。別途検討が必要な部分に関しては会長一任で承認。 ありがとうございます。では事務局の方は本日色々な意見が出ましたので、そこ も反映しつつ6月には動いているという形が望ましいですのでよろしく願いしま す。 では続いて協議事項の(3)について事務局から説明をお願いします。
事務局	(3) 令和5年度事業計画・収支予算(案)について ※事務局より説明【資料5】 それでは資料5について説明させていただきます。 まず、令和5年度の事業計画といたしましては、交通会議の開催を定例的なも のを概ね3回、計画策定に関するものが概ね2回の計5回を予定しております。5 月から6月に令和4年度の事業報告・収支決算、また補助事業の承認を予定して おります。12月1月に補助事業の自己評価、3月下旬に事業計画・収支予算の承 認のため、会議の開催を予定しております。また、計画策定に関する会議として、 8月及び11月に開催を予定させていただき、分科会については、必要があれば 適宜、設置を行うものとしております。 利用推進・普及啓発事業としましては、ガイドブックの作成や掲示物の作成・更 新、また7月には、中学3年生用と市内3高校の全生徒を対象とした、公共交通の 利用促進パンフレットの作成配布を予定しています。さらに東三河連携事業とし ての実施や市のイベント開催日におけるぐるりんバスの無料運行を予定していま す。また、路線バス利用促進パンフレットの作成や、豊鉄バス渥美営業所の見学 ツアーや夏休み期間にバス・電車の体験教室の実施等を予定しております。下段 には、参考として田原市の主な公共交通関連の事業を記載しています。 次に令和5年度の収支予算を説明いたします。収入については、田原市からの 負担金が3,000千円でガイドブック広告収入及び預金利子の諸収入が61千円とな り、合計で3,061千円を予定しております。 支出については、事務費としての運営費が30千円、事業費が3,030千円、その 内訳としましては、利用促進・普及啓発事業が2,450千円、その他の利用促進事 業として300千円、時刻表定期券の作成として280千円となっております。最後に 予備費として1千円を計上しております。合計は3,061千円で科目間の予算は、相 互に流用できるものとしております。 また参考として、令和5年度の主な公共交通関連予算を記載してございます。
加藤議長 (名大教授)	こうやって改めて予算を見てみるとこれだけ利用促進等に予算をとってやって いるところはないですね。補助金を国からもらってそのままトンネルで事業者に渡

加藤議長 (名大教授)	すというところも多いです。これだけ独自に予算を取って事業をやるというのはなかなかないです。数も多いし色々なことをやっていますので、努力をされていると思います。 それではこちらの事業計画・収支予算(案)について賛成いただける方は挙手をお願いします。 ※全員挙手。全会一致で承認。 ありがとうございます。承認されましたのでこのような形で進めてください。 以上で全ての議題は終了しました。今回様々な意見が出てきましたが、冒頭に申し上げましたとおり、より一層公共交通に関する自治体の取組の必要性が重要になってきています。そのタイミングで計画策定も計画改定も行うということなので、地域の中で公共交通に関する意識を高めていただけるようなことをこの計画改定の中でやっていくことが大事ななと思っています。以上です。以降は進行をお返しします。 【4 その他】 (1) 意見・情報交換
事務局	本日お配りしました参考資料に基づきまして、まずは事務局のほうから説明させていただきます。 この度バスの多言語チラシというものを作成いたしましたので皆様に配布しております。やさしいにほんごとベトナム語版を配布させていただいております。こちらは市内の外国人の方向けにバスの乗り方や、お得な乗車券の情報をパンフレットとして豊鉄バスさんと合同で作成したものになります。市在住の外国人の割合の多い順に英語とベトナム語を作成させていただきました。来年度以降も言語を増やして作成していこうと考えております。 続いてチューリップフェアのチラシを配布させていただいております。昨年に引き続きサンテパークでイベント等が行われる際に、ぐるりんバスで来ていただいた方には乗車証明書を配布しております。そちらを持っていくと缶バッジと交換できるようになっています。その取組を今回のチューリップフェアでも実施しますというご報告です。 続いて海上交通機関の利用促進という記者発表資料がございます。こちらは市の商工観光課が来年度実施する事業になりまして、伊良湖発の海上交通の往復利用する市民を対象に割引運賃で乗ることができる事業を実施しますというご報告になります。 事務局のほうから最後の説明になりますがA3のカラーの資料で「アイアンマン70.3東三河ジャパンin渥美半島トライアスロン大会開催に伴うコース(案)・交通規制予定時間のお知らせ」という資料になります。こちら情報提供になりますが、6月10日に予定されておりますアイアンマンレースに伴って交通規制がかかるという報告になります。こちらに関連して豊鉄バスさんとも調整させていただいておりますが、ぐるりんバスも含めた交通機関に影響がありますということを報告させていただきました。

事務局 (高 齢 福 祉 課 長)	高齢福祉課長の小久保と申します。「新しい種類の助成券『交通共通助成券』ができました!」という資料をご覧ください。助成額につきましては免許の有無で5,000円と10,000円に分けることに決定しました。今回タクシー・鉄道・路線バス・ぐるりんバス全てこの共通助成券で使えるような変更になっております。以前は交付時にどの交通モードを使うのかを確認してお渡ししていたものを、1つにまとめたものになります。タクシーの上限額についても1回につき1,000円と決めていたところ、伊良湖から田原市街地までのタクシー料金を計算しまして5,000円まで引き上げました。以上になります。
事務局	その他、委員さんのほうからご報告等ございましたらよろしくお願いします。
宮脇委員 (伊勢湾フェリー)	伊勢湾フェリーの宮脇ですが、口頭での説明とさせていただきます。この度田原市の市政20周年を記念いたしまして海をテーマにした事業を実施いたします。田原市内外を問わず港に親しんでもらう、そして港を拠点に運航している船舶の役割に対する理解を深めてもらおうということで田原市の観光PR等も含めて田原市の認知度向上に繋げるということを目的としております。 会場は伊良湖クリスタルポルトをメイン会場として設定する予定です。事業名は「親子で参加三河湾特別クルーズ」と「伊良湖港フェスタ」で日時は7月16日(日)の9時から15時30分の間、伊良湖クリスタルポルト及び伊良湖港周辺で実施いたします。具体的なイベントの内容といたしましては、三河湾を周遊する2時間の特別クルーズに午前午後それぞれ350名の親子を募集します。伊良湖港を出発しまして姫島で折り返して伊良湖港に戻ってきます。船内ではブリッジ見学やロープワーク等のイベントを実施する予定です。そのほか伊良湖クリスタルポルトの周辺では施設の内部の案内、ステージイベント、キッチンカー等の出店を予定しています。そのほかにも海上交通ということで海上保安庁の協力を得まして伊勢湾海上交通センターの施設、巡視船の見学などを予定しております。実行委員会としては伊勢湾フェリーと渥美半島観光ビューロー、田原観光情報サービスセンター、田原商工会、渥美商工会、オブザーバーでは田原市商工観光課、街づくり推進課、文化財課、愛知県東三河建設事務所等をお願いする予定でございます。 周りを海に囲まれた土地であります、囲まれているながらも海・港・船に接する機会が少ないということで子どもたちにも気軽に船に乗れるということをアピールしながら、産業の拠点である港からの海上輸送等も見ていただければと思います。このような海をテーマにした事業を頑張っていこうと予定しております。
柴田委員 (豊橋鉄道)	豊橋鉄道柴田です。A4で1枚の資料になります。先ほどのアンケートでも運賃の上限は500円未満がよいという意見があった中で大変恐縮ではありますが、3月27日付で国土交通省中部運輸支局宛に鉄軌道事業の運賃改定の認可申請をいたしました。路線は渥美線・市内線双方で、改定は来年の春を予定しております。渥美線につきましては普通旅客運賃を一律30円加算、市内線におきましては均一運賃ではありますが20円加算させていただきまして200円となります。渥美線におきましては昭和59年の3月以降、消費税率の改定の時を除きまして39年間値上げしておりませんでした。市内線に関しては令和元年の消費税10%改定の折に値上げをしておりましたけども、今回の20円加算させていただきます。改定率につきましてはご覧の通り10%ちょっとになります。下の表は田原市

坂本委員 (豊鉄バス)	内各駅から新豊橋駅までの運賃を参考として掲載させていただいております。都会とは異なりましてお客様の戻りが非常に悪いという中、資料にありますように安全対策として通常のレール交換等やっております。渥美線ですと木の電柱が半分ほど残っていますので、遅れている設備投資を計画的に進めていきたいということと、2011年から使用しておりますICカード対応機器の更新の時期を迎えているということになります。
事務局	冒頭にも申し上げましたが、先月27日野田小学校でバスの乗り方教室を実施いたしましたので簡潔にご報告させていただきます。乗り方教室は野田小学校5、6年生45名を対象に伊良湖本線・ぐるりんバスで通学予定の子どもたちの事前学習として豊鉄ミデイ・田原市さんと連携して実施いたしました。座学で路線バスの乗車方法を学んだ後、2班に分かれて行きと帰りで交互に路線バスとコミュニティバスに乗り込んでいただきました。運賃の支払い等を実際に体験することでバスへの理解を深めていただきました。次年度には渥美営業所でイベントを開催しようと考えています。初めての取組になりますが、私は地元の方にバスの車庫があるということを理解していただくにはとてもいい機会だと思っております。昨年JRの飯田線で落石事故がありまして、私どもの新城の営業所がJRからの依頼で電車代行を実施しました。その際には地元の方からバスの車庫があってよかったという声をいただいております。ぜひ渥美営業所1人でも多くの方に足を運んでいただいてバスに対する理解を深めていただきたいと思いますと思っております。
事務局	(2) 次回の開催予定について 今回は6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4年度事業実績収支決算」「令和6年度田原市生活交通確保維持改善計画」について協議事項とさせていただきます。また、第1回の地域公共交通戦略計画の策定検討会につきましては4月の下旬に開催を予定しております。検討事項といたしましては本市を取り巻く公共交通の課題の整理を検討させていただきたいと思います。 それでは委員の皆様、本日は長時間慎重審議いただきありがとうございました。これを持ちまして会議を閉会とさせていただきます。