

令和5年度 第1回田原市地域公共交通会議会議録

会 議 名	[第63回] 令和5年度 第1回田原市地域公共交通会議
開 催 日 時	令和5年6月21日(水) 9:40～11:00
開 催 場 所	田原福祉センター 大会議室(3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 綿貫 琢也 ○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 ○愛知県タクシー協会豊橋支部長(豊鉄タクシー(株)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) 坂野 真 ○東海北陸旅客船協会(伊勢湾フェリー(株)取締役社長) (代理) 中岡 賢市 ○田原市老人クラブ連合会長 (代理) 小久保 健一 ○田原市地域コミュニティ連合会長 本田 雅彦[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 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 ○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) 宮川 高彰 ○豊橋鉄道労働組合中央執行委員長 (代理) 廣田 勉 ○愛知県田原警察署交通課長 兵藤 収 ○愛知県東三河建設事務所維持管理課長 堤 一史 ○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 (事務局) □都市建設部街づくり推進課長 鳥居 伸光 □都市建設部街づくり推進課 都市政策係課長補佐兼係長 彦坂 洋二郎 □都市建設部街づくり推進課 都市政策係主査 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 □福祉部高齢福祉課長 河合まり子
欠席者氏名 (敬称略)	○公益社団法人愛知県バス協会専務理事 小林 裕之 ○愛知県都市整備局交通対策課担当課長 石屋 義道 ○一般社団法人渥美半島観光ビューロー専務理事 中村 匡

事務局	ちんと議論して、変なことが起こらず、全体としてはよくなるようにということを調整していきます。それぞれの方に役割があって、何をやるかということを考えて進めていき、何ヶ月かごとにこの会議でまた見直すという流れです。傍観者ではなく実行者の一人だと思ってぜひ参加していただきたいと思いますのでよろしくお願いします。 本日は報告事項が3件ありますので、まずは(1)令和4年度田原市公共交通利用者実績等について事務局から説明をお願いします。 【 2 報告事項】 (1) 令和4年度田原市公共交通利用者実績等について ※事務局より【資料1】について説明。
加藤議長 (名大教授)	令和2年度にコロナが流行って数字が非常に減りました。今は令和5年度なので、かなり自由に動けるようになっていますが、それでもなかなか令和元年度の段階までは戻らないというのが一般的です。ぐるりんバスの場合では令和元年度の数字を超えていますので、非常に戻りがいいし、もともと利用がされるポテンシャルがあったのではないかと思います。 事業者さんから、もし補足とか、言いたいことがあれば教えていただいてもいいですか。
鈴木委員 (渥美交通)	よろしくお願いします。昼間の方はですね、病院や買い物利用がかなり回復していると思います。 ただ、令和元年にはまだ及ばない状況です。夜間におきましても、スタイルが変わってきているというか、田原の街でも10時30分を過ぎると、人がぼったりと動かない状況になっております。 その中でも金曜の夜になると、以前のように夜の1時ごろまではタクシーの需要があるので、少しずつ回復している状況です。また臨海においては工場と発電所の建設が進んでおり、サラリーマンの出張する人が徐々に増えているのが現状です。まだまだ令和元年度には及びませんが、今少しずつ回復しております。
岩原委員 (豊鉄タクシー)	豊鉄タクシーの岩原と申します。ほぼ渥美交通さんと同じような形になります。やはり夜からですね、22時30分以降人の足が止まってしまうというそのあたりを危惧しているという状況でございます。
加藤議長 (名大教授)	ありがとうございます。それでは次の報告事項について説明をお願いします。
加藤議長 (名大教授)	(2) 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）における実施計画に関する令和4年度の主な取組について ※事務局より説明【資料2-1、2-2】 何かご質問等ございますか。

松尾委員 (技科大)	質問が3点ありまして、いずれも計画の改定の検討にも繋がる話かと思います。 まず、豊鉄バスさんの⑤技能実習生を対象にしたバスの乗り方情報の作成についてですが、作成をしたものを活用して技能実習生の方がいる企業の方にアプローチをしていてもいいのではないかと思います。 それから、田原市さんの①と②の運転免許証自主返納支援制度実施と高校生バス通学定期購入助成制度に関しての質問です。計画の中で検討するにあたって、課題としては思ったよりも利用に繋がっていないという記述があったかと思います。効果がどの程度かというのを具体的に見ていけるような情報を出していただくと思います。例えば運転免許の返納で言えば、無料乗車券がどのくらい使われているのか、元気バスの購入にどのくらい繋がっているのかという情報があると検討しやすいと思います。 ②については、直接利用者の増加には繋がらないというお話があったと思うのですが、全体で減少傾向の中で多少減少を食い止めているという可能性があり、単に利用者だけを見ていると見えないところがあるので、具体的に購入助成をどの程度使われているのかということを知りたいと思いました。それを知った上で今の3割補助というのが、定期を買う、バスで移動するということのインセンティブとして十分であるのかということの次のステップとして調べていく必要があるような気がします。その上で補助の割合を増やすかどうかは別の話ですが、それを出発点として現状の助成をどの程度使って定期の購入に至るかというのを検討していく必要があるのではないかと思います。
事務局	まず1点目の、豊鉄バスさんの技能実習生自主性を対象にした路線バスの乗り方情報の作成ですが、こちらは交通会議と協力して作成したものになります。これを作って終わりというのではなく、今後これを使っていくかというお話ですが、まず現状としましては、ホームページに公開しています。今後の話ですが、広報秘書課という多文化共生の担当をしている部署が外国人向けに多言語広報というものを3ヶ月に1回、出しております。そちらの中でこう言ったものがあるよということを通知していく予定です。あわせて技能実習生に限った話ではないですが、田原市にお住まいの方が技能実習生の割合が高いというお話ですが、そうした方を対象に派遣している場所がありますのでそこに対しても情報を通知していく予定です。 2点目の市の取組の話で運転免許証自主返納支援制度につきましては、計画の改定の中の資料でも少し述べさせていただいているのですが、免許返納の数としましては、年間約200件の数で推移しております。一定の数字の免許返納があるということは認識しております。先ほど松尾先生からいただいとおき、インセンティブとしてぐるりんバスの回数券等がどの程度の効果があるのかというのが、今この場で数字が出てこなくて申し訳ないのですが、一定数の方がいらっしゃると思います。 ただ、こちらはぐるりんバスの運転手さんとヒアリングを行って分かった情報ですが、ぐるりんバスの回数券を交付してもらって1年間の無料券でまず乗ります。ただその期間が終わった後に、引き続き乗ってくれるかという点においては、割合としては、かなり少ないというお話もありました。1年の無料パスが終わった時点でそれが利用に繋がらないというのが現状だということを伺っております。 3つ目の高校生バス通学定期購入助成制度につきましては、こちらで伺ってい

	る数字としては令和4年度の補助金の申請件数として611件、補助金額としましては1,315万円ほどの補助金をお支払いしているという数字があります。こちらの数字は、令和3年度と比較しますと、件数・補助額ともに、ほぼ横ばい、多少増えているという形になっております。その1年前の令和2年度と比較しますと、件数・補助額が減っておりますので、沿線の高校生の数も減ってきているという中、申請の件数も減少傾向にあるのかなというふうに感じております。事務局の方からの説明は以上でございます
松尾委員 (技科大)	ありがとうございます。後半の部分については、数字を具体的に出していただいて、例えば定期助成であれば、件数が減っているというお話でしたが、補助を開始する前の数字との比較ができるような情報が欲しいと思います。運転免許返納については、いろんな要因に影響されると思います。今ぐるりんバスの運賃を何で支払ったかというのが記録されていると思いますので、無料乗車券がどのくらい使われているのかを把握することが必要かなと思います
加藤議長 (名大教授)	総じて言うと、この種の答えについて「やりましたよ」と書いてあって、やった結果どういう効果があったのかが、把握しづらいところがあります。ある施策を行うことによって利用者が大きく増えることはめったにないことですが、少しでも何が変わったかというのが、ここに記載していれば良いと思います。 定期券の話ですが、いろいろ調べている中で先日小豆島の公共交通計画を見ていました。以前は小豆島に何個も高校があったのですが、今は1校になっています。小豆島は今2町に分かれているのですが、高校を1校に統合する時に全島からバス路線を通して通学できるようにするというのをやりました。それに併せて定期券もちょっと安くしたということで、結果としてどうなったかというのを把握するために、小豆島中央高校の生徒の15%以上が定期券を買っているという目標設定をしました。ちなみに結果は、28%ぐらいで、数字としては今も超えている状態です。 そういう事例を見ていった時に、田原だったらどのように考えていったらいいかというと、利用が考えられる沿道に住んでいる高校生が何人いて、そのうちの何%ぐらい定期を買ってくれているのか、或いは定期は買ってないけど回数券等で、乗ってくれているとかですね。そういう占有率をきちんと見られるといいかなと思います。人数だけ見ていたら生徒さんが減ったということが要因に出てくるので、できれば占有率で見えていただければと思います。 いずれにしても、効果がしっかりと表れているのかというのをモニタリングできることが大事なので、やってよかったで終わらせるのではなく、次の計画策定する時もモニタリングをどうするかというのがポイントかなと思います。
事務局	松尾先生からいただいた効果の検証については過去からしっかりと調整した中で、計画策定してお出ししていければと思いますのでよろしくお願いいたします。
加藤議長	(3) 第3次田原市地域公共交通戦略計画（地域公共交通計画）について ※事務局より説明【資料3】

(名大教授)	一番大事なものは最後の2ページ表裏が、結局どういうふうにしていかなきゃいけないという方向性と、あとはそもそもその場合この最初に書いてある、現状の公共交通ネットワーク機能の維持を基本として、このままでいいのか検討する必要があります。具体的にそれぞれの機能、鉄道線からタクシーまで、こういう状況であって、これは維持していかなきゃいけないのかそれとも足りないのか、ということも書いてあるということですが、このあたりのことを詰めていけば具体的にどこを見直せばいいのかというポイントが見つかると思います。 もう1個気になったのは、最初のめくった2ページ目です。期間が10年と記載されています。期間は特に何年じゃないといけないと決まっておきませんので、何年でもいいですが、通常は5年であることが多いです。本当にこの10年でもいいのかどうかというのが個人的に気になっています。先にそちらを事務局にお伺いしたいと思います。
事務局	前回に倣って10年というところと総合計画も10年というところに合わせてという部分ですけれども、検討会のほうでも議論できればと思います。
加藤議長 (名大教授)	別にふさわしくないと言っているわけではなく、そういうところが多いので、うちはそのような関係ないから10年だと言っていていただいて構わないです。何で5年が多いかという都市マスの見直しに合わせて改定するためです。自治体によっては様々ですが、10年ずっと同じ計画というのはあまり考えにくいと思いますので、検討していただければと思います。都市計画はそんな簡単に変えられないと思いますが、公共交通計画は田原の今の計画もそうでしたが、おかしいところがあれば間髪入れずに見直すことが必要だと思っています。根本的な方針がおかしいと改正の必要が出てきますので、そういうことにならないように、年数については議論していただければと思います。 私が気になっていることとして伊良湖支線の問題です。伊良湖本線は確実に幹線と言えるだろうと思いますし、まだまだ利用も多いということですが、伊良湖支線は利用がどんどん減っていて、国の補助基準のぎりぎりまできましたということです。放っておくと、基準を下回って国の補助が得られなくなる可能性があります。こちらの赤羽根方面の支線も何とか重点施策として考えていかなければいけないし、今古田に行くのはどうかという話がありましたけど、保美に行っているのは車庫に行くということですが、大体伊良湖に行かない伊良湖支線というのもおかしいので、まず名前変えようという話をよく言っています。そういうことも含めてかなり即効性がある施策をやっていないといけないと思います。赤羽根地区というのはどんどん学生さんが減っていくところになっていて、路線が不便だったらもっと流出してしまい、流出すれば人口減少が更に深刻化するのではないかと思います。一刻も早くそういうところから改善しないといけないと思います。実はこの計画の目次の中には目次がないです。節として伊良湖支線の話を持ってこないといけないのではないのでしょうか。伊良湖支線活性化対策本部とかを作って対策をするぐらいの勢いでなければとても解決にはつながらないかなと個人的に思っています。
松尾委員 (技科大)	今、加藤先生がおっしゃった支線の部分については言われたとおり、本腰を入れてその節を作るぐらいの気持ちでなければいけないのかなと思います。それに つながる課題のところでは公共交通の課題一覧について、前回の検討会でも意見

	させていただいたのですが、運転手不足ということが現在起こっていると思います。それがこの課題のまとめのところには書かれていなかったなので、それは記載を入れていただければと思います。 あと、45ページの一番下のところは、検討会のほうで私の意見として入れていただいたところなのですが、青字のところの下の部分2つ目の矢印のところ、「市単独では対応困難な事案について」の前に「事案を整理し」という文言を入れていただいた方がいいかと思います。既にできることとできないこと、そもそもやるべきことというのがあって、やらなければいけないことがあるうちの、どこの部分は市でできる、どこの部分は市では難しいところがあって、できないところは要望していくという建付けにしたほうがよいかと思っています。例えば運転手不足の解消であっても、市でできることもなくはないと思いますので、全く全部要望するというのではなく、賃金等の問題点はかなり難しいと思いますので、そういった部分を国に要望していくべきだと思います。また、要望していく材料を用意しておくという意図も含めています。県のほうでも今計画を作っていますけども、県の計画を作る上でもそういうのを要望していく必要があると思います。そうした意図で書き方については見直しが必要かなと思います。
宮川委員 (運輸支局)	今松尾先生からご発言いただいた45ページの一番下のところなのですが、エリア一括協定運行事業等の活用を検討という形で書いていただいているのですが、もし実際にやろうとするとエリア推進計画とか、エリア一括協定の計画自体を策定しなければいけなくなりますので、加藤先生がおっしゃったとおり適宜見直しをして対応をしていただくという形で考えていただくほうが良いと思います。課題についてですが、現行の国の制度の中でもいくつか使えるものがありますので、足りないところは要望を検討していただくのが良いと思います。以上です。
加藤議長 (名大教授)	エリア一括協定運行というのは、今年度新しくできた制度です。田原市として公共交通をこういうふうにやっていきますというのを定めて、事業者の皆さんと協定を結びます。これは5年以上の長期が見込まれるのですが、長期に渡って一緒になって、確保していきましょうという協定を結びます。そうすると5年間でいくら払わないと、事業者としては運行できないという額を算定してその額をきちんと提示します。そうすると5年間なら5年間の額の何割かを国が支援するという制度で、これのいいところは、今の補助だと、毎年申請して毎年赤字額が確定したらもらえるという制度になっていて、後からお金がもらえる制度です。いくらもらえるかわからないので、事業所として何も投資ができない状態です。ですが最初から5年間でいくらもらえるかがわかっていたらそれに応じて投資ができる。また、本来であれば赤字が減っても補助額が減るだけなので事業者にとってはうまい味がないですが、この場合は額が最初から決まっているので、赤字が減ると事業者に取り分がでるようになり、事業者にもやる気が出る制度です。制度設計がまだ十分できてない段階ですけど、より支援が受けられる仕組みになりそうな雰囲気です。宮川さんや支局さんにこの情報を入れているから、何かあればちゃんと教えていただければと思います。ぜひ他に比べて優先的にやっていただければと思います。 あと同様に社会資本整備総合交付金という新しい制度ができています。例えばバス停の整備では、市の事業であるとかバス会社の事業としてあったとしても、公共事業として位置付けられて交付金がでるというものです。

事務局	いずれにしても戦略計画がきちんとそれに対応して書かれていることが条件ということなので、何かをやるということを全部戦略計画に書いていき、必要があったら、改定して追加するということをやらなきゃいけないっていうのは、皆さんにご理解いただきたいところです。またそれは委員の皆さんのご意見が元になってできるという仕組みになっています。 あと、私が渥美線についてちょっと思っているのは、ずっと15分に1本の運行でやってきているわけですけど、ここ10年を見据えたら、10年間15年分に1本でやっていただける保証は100%ではないと私自身は考えています。この15分に1本も当たり前と思わないでね、田原まで来てもらえろと考えた時に、一体田原市とかこの会議として何をやらなきゃいけないのかということは考えないといけないかなと思います。普通に当たり前にこれはあるものとして考えるのではなく、我々がきちんと利用者を維持して、或いはふやして、15分に1本を続けていくようにするんだというもう一本突っ込んだ内容が必要じゃないかと思います。 あとぐるりんバスの童浦線はもともとトヨタさんのご意向もあるのですが、利用は乗りそうな方がおられるので、実際に乗っていただけています。他のところはそういった需要がないところで、高齢の方が主な利用者になります。それから市街地線も、やり始めたときからの課題で、その範囲だけで動く人がどのぐらいいるのかという議論があります。路線についても今のままでいいのかという議論が必要ではないかと思います。ぐるりんバスはそれぞれの地区でもよく考えていただかなきゃいけないですし、地区でどういうふうに検討されるのかというのはちょっと確認したいですし、市街地線はもともと政策路線と言われていて、田原市としてこれは必要だということで位置付けられて決めたものですけど、そのことが都市マスとか、総合計画の改定が来たときに、そのままなのかどうかというのを確認したいです。 ぐるりんバスについてですが、地域の皆さんとこれからも維持改善をしていきたいと思っております。経緯については前回の公共交通戦略計画に載っているのですが、今の路線になる前は3本ほど多く路線を走らせたことが、費用もすごくかけて、地域の方と一緒に組んだ路線が意外と乗っていただけなかったということがありました。あとサンデパルク線については、伊良湖本線に乗っていただいてそこからぐるりんバスで繋ぐという方式でやっていたのですが、そちらもなかなか機能しませんでした。そうした点については、その時に一部見直しを実施し、編成をして今の路線の形になっております。なかなか、今の形から増やす増やさないということはなかなか難しいと思いますが、そういったものについては次のモード、例えば利用が少なければ、デマンド交通やサブスクリプション等のほうがいいのかというのは、今後の利用状況を踏まえながら検討していく必要があると思っています。 市街地線については政策交通ということで、2本で循環させていたものを今は1本で運行しております。状況を見ますと、編成をしてからすぐに、コロナの時期に入ったところがありましたので、今実績が出始めていることを考えると、市街地線については数字が伸びていますので、動向については注視して、次に繋げていきたいと思っています。 また、マスタープラン等で全体の幹線交通の位置付けとして市街地線まで含めるかどうかは検討させていただきますので、またその経過についてはお示しできればと思っています。
-----	---

加藤議長 (名大教授)	もう1個別の視点から申し上げます。私はよく3Kと言っていることがあって、高齢者、高校生、観光客この3つです。これがまず第1ターゲットですよ。 高齢者が何やらなきゃいけないかっていうと、今困っている方をどうするかというのがあるのですが、もう運転できなくなって免許返納するのは遅いと考えています。車の方が公共交通よりも簡単だからです。これは多くの人が勘違いしているのですが、実際車のほうがは簡単だから車に乗られているわけです。車に乗らなくなったら公共交通使うよと言っている人たちは、そもそも公共交通がどのくらい難しいのかどうやって使うのかわかっていないことが多いです。ですので、免許返納しても、その時には手遅れなので、まだ車を運転できるうちに訓練をするというか、練習してもらわないといけないのです。無料券とかそういうことに実は意味があると考えています。なるべく元気なうちに、車は便利なので乗るけど、時々公共交通にも乗るというふうにしてもらわなければいけない。 それから高校生はまさに占有率なのですが、親御さんに送ってもらうとか、自転車使うのもいいけど、雨の時にはぜひ公共交通に乗ってねとアピールすることが必要だし、あと中学3年生ぐらいで、高校へ行こうとすると、豊橋市だったらこういう風に通うんだよ、福江だったらこう通うよねとか、各方面にどうやって公共交通で通えるかってことを、ちゃんと生徒さんに知っていただいた上で進路選択していただくということが大事です。そのことと、高校生の皆さんにいろいろお話を聞いて、どこか問題があるところは、皆さんの言っていることを踏まえて変えていくという仕組みも必要です。私自身も高校生がこうした協議会に出てくるのがベストだと思っています。やはり高校生の意見を反映する仕組みは必要です。 観光客は当然、伊良湖は、観光地ですし、田原を巡っていただくことに関して、車に乗らないで公共交通で来ていただいた上で、公共交通で動く、或いは車を停めて公共交通に乗ってもらう。そういうことをどうやっていただけるかが必要です。あとはもちろん、伊勢湾フェリーも含めて三重県の関係があります。私は伊勢志摩鳥羽の委員なので、そちらと連携して何ができるかということも、そちらの会議の方でも、意識して考えています。 この3Kに加えて外国人というのは重要な要素です。外国人向けの乗り方パンフレットを作成していただいていたのですが、こういう取組は非常に良いと思います。田原だけではなく色々なところでベトナムの方が非常に多い状況になっています。そうした方に車に乗られない方が多いのですが、公共交通に対して抵抗感を感じているようです。抵抗なく乗れるようにするために何を必要があるのかということも色々考えていかなければいけないと思っています。 そういったメインターゲットになるところに、特にどういうふうに働きかけをして訴求させるかという視点が、まだここだと見えないなと思いました。 他の皆さんはいかがでしょうか。
廣田委員 (豊橋鉄道労働組合)	本日代理で出席させていただいております廣田です。何点か感じたところについて確認をさせていただければと思います。まず1点目ですけれども、冊子の第2次田原市地域公共交通計画では、平成26年6月に策定されて平成31年の3月に見直しがあったようです。今回の計画改定にあたっては、先ほどの加藤先生のお話もありましたように、10年ということで予定されております。前回はたまたま5年後に見直しがかかったということですが、計画の期間を10年とするということは、5

	年ごとの見直しも見据えていることなのか、その辺がどうなのかと気になっています。
事務局	先ほども10年ということで一応予定させていただいておりますけれども、案件が入り次第一部改定をして、施策を進めていきたいと思っております。概ね10年としますと、半期の5年では当然見直しをする必要があるのかなと思っております。
廣田委員 (豊橋鉄道労働組合)	やはり総合計画もそうなのでしょうけど5年ごとに見直しというのがよく行われていますので、また5年後に見直しをかけるという言葉を入れたほうがいいのではないのでしょうか。 それから中身の方で、高校生の通学の補助に関してですが、今はそれぞれの学校にどれだけのバスを利用する方が、お見えになるということを把握されているかどうかをお聞きしたいです。
事務局	数字として捉えているかという話で言いますと、毎年豊鉄バス様の方で乗降調査をしており、その情報を共有させていただいております。確実にその人が高校生かという話になると少し違ってくるのですが、高校の最寄りのバス停での乗降者の数字というのは、把握しております。おそらくこのぐらいの子たちがここに通学しているだろうという数字は豊鉄バス様と情報共有しております。
廣田委員 (豊橋鉄道労働組合)	ありがとうございます。この辺は、行政側として学校側と連携しながら、例えばそういう調査を依頼するということも可能だと思います。そうするとどのぐらいの方が利用しているのかという根拠に繋がっていくと思います。横の連携ではないですが、行政の中で、学校教育課とも連携しながら調査していけば良いと思います。
事務局	定期の補助金の関係の数字は教育総務課という部署と情報共有して、そこでこの高校の高校に通っているのかという数字は把握しております。定期の補助金を申請している方の数字ですので、100%＝通学している生徒の数ということではないかもしれませんが、そうした数字は捉えさせていただいております。
廣田委員 (豊橋鉄道労働組合)	いずれにしても、様々な部署と連携しながら計画を改定したほうがいいのではないかと思います。松尾先生からもお話がありましたが、45ページのところで、運転手不足が深刻化しているとか燃料費の高騰も問題になっているのですが、市単独では対応が困難だと書いていますが、全体として取り組むことが大切だと思いますので、市としてどこまでできるのかということを模索していただければと思います。以上です。
加藤議長 (名大教授)	運転手不足等の担い手不足についても節の一つとして書くことかなと思います。学校との連携という面で、他の市ですと校長先生が会議に出て全て数字を把握して意見を述べてくれているところもあります。市内の3校についてはその形に近い体制が必要かなと思っています。 こちらの3は非常に重要ですし、10月でも議論になると思います。気づいたことがあればいつでも事務局に言っていただいて、計画を実行可能で有効なものにしていき、多くの市民の方に話が訴求していくように改定していただきたいと考え

	ていますので、引き続き検討会等でもよろしくお願ひしたいと思ひます。 〔3 協議事項〕 (1) 令和4年度事業報告・収支決算（案）について ※事務局より説明【資料4-1、4-2】、天野監事から監査報告 ただいまの協議事項について、承認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。 (2) 令和6年度田原市生活交通確保維持改善計画（案）について ※事務局より説明【資料5】
加藤議長 (名大教授)	
加藤議長 (名大教授)	ありがとうございます。何か内容に関して質問等ございますか。
中岡委員 (伊勢湾フェリー)	資料の22、協議会メンバーの構成員の部分ですが、一般旅客定期航路事業者ということで前回までは東海北陸旅客船協会として構成員になっていたのですが、現在は伊勢湾フェリー株式会社ということで委嘱されていますのでこちらを修正いただければと思います。
事務局	申し訳ございませんでした。修正いたします。
松尾委員 (技科大)	計画の全体の方向性はまず賛成です。14の車両の取得に係る定量的な目標・効果というところと、2の(1)事業の目標というのが、内容の異なるように記載されていますが、同じ記載でいいのではないかと思います。利用者数を令和元年度並にすることで収支率を1%以上増加させるというよりは、令和元年度並とすることとともに、車両による燃費の改善等で経費を削減することで1%増加させるというような書き方が良いのではないかと思います。先の目標と整合性が取れなくなると思ひますので、記載を修正していただくといひかなと思ひました。
加藤議長 (名大教授)	私もそこは気になっていました。まず2ページ目の事業目標のところは、計画に基づいた値なので戦略計画でこうなっているのだという書き方をします。松尾先生から具体的に示唆していただけるとありがたいです。実際にお金を出している人はこの資料を見て判断するので、ここにエッセンスを入れるというのは大事なことです。 それでは、ただいまの協議事項について、承認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。こちらについては松尾先生や支局の方ともよく相談して進

	めていただければと思います。修正が必要な場所については会長一任という形で修正して、提出をしていただければと思います。 それではこれにて議長の任を解かせていただきたいと思います。 【4 その他】 (1) 意見・情報交換
中岡委員 (伊勢湾フェリー)	本日お手元にお配りしております、伊勢湾フェリー半額キャンペーンは来月の17日まで実施しております。現在利用者として車両で250台、お客様で500名程度の利用がございます。こちらは田原市さんの海上交通の利用促進の補助事業の一環としてご支援いただいています。こちらは一旦7月で終了してしましますが、第2弾としまして年末年始にも同様のものと考えておりますので、ご利用いただければと思います。6月4日に伊良湖港の道の駅クリスタルポルトがリニューアルオープンしました。振り返ってみますと2020年の5月から旅客ターミナルとしての機能が喪失されていたところを田原市様、愛知県様のご支援もあり、仮設にて2年3か月営業してまいりました。田原市様のご英断で施設の所有移転をしていただき、私共としてはようやく地に足のついた状態で、渥美半島西の海の玄関口として港の維持、航路の運航に努めてまいりたいと思います。この場をお借りしてお礼申し上げたいと思います。どうもありがとうございます。
事務局	それでは、事務局の方から1つお知らせの方を失礼します。「豊鉄バスで行く！バスでらくらくいいとこどりコース」というカラーの資料をお配りさせていただいてなすが、情報提供になります。本市の観光部局では毎年観光体験博覧会たはら巡り～なという、こういった冊子を作っておりまして、これが毎年7月ぐらいに発行するものになります。こちらは本市でいろいろ体験できる、イベント等をまとめているものなのですが、今回そちらと豊橋鉄道さん等々と連携させていただきました。そういった目的地に公共交通を使っていくコースの特集ページを作らせていただいております。今回見開き2ページということで、大きく場所を出していただいております。こちらに伊良湖支線で行ける巡り～なの目的地を記載したものを作らせていただいて、こちらを観光施設等々で配布していきたいという情報提供になりますのでよろしくお願いいたします。
綿貫委員 (豊鉄バス)	豊鉄バスでございます。いろいろ考えていただきありがとうございます。先ほどから加藤先生からもご発言がありました伊良湖支線については、大変崖っぷちでございます。色々考えていただいております中で、私どもとしても夏休みに子どもさんの運賃が50円になるというイベントをやらせていただきますので、この機会にご乗車いただける、或いはいただけなくても、皆さんぜひ考えていただく機会にさせていただいて、ぜひバスの思いを受け止めていただければと思います。
坂野委員 (豊橋鉄道)	豊橋鉄道の坂野でございます。本日は社長の代理で出席をさせていただいております。先ほど事務局の方から情報提供がございました。たはら巡り～なのモデルコースでございますが、この資料のですね、左下にQRコードがあるかと思います。

事務局	が、こちらは田原市さんのご厚意で作っていただきました。このQRコードから弊社のホームページにも繋がっておりまして、弊社の方でも伊良湖支線を中心としたモデルコースを考案していこうということで考えております。 それからこれに関しては先日、田原市さんと打合せをさせていただきましたが、伊良湖支線・本線を含めて、鉄道と組合せた割引としましては、伊良湖旅きっぷというものがございすけれども、バスと鉄道を組合せた割引の検討をということでご要望をいただいておりますので、弊社持ち帰りまして、豊鉄バスともども連携して利用促進取組んでいきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。 (2) 次回の開催予定について ありがとうございました。それでは次回開催予定でございます。 次回公共交通会議につきましては10月に書面会議の開催を予定しております。報告事項ということで、計画検討状況を書面にて報告させていただきます。またメールファックス、ご意見を事務局にいただく形で書面会議での開催に替えさせていただきますので、よろしくお願いいたします。 また、計画策定検討会につきましては9月の開催予定となっております。 それでは皆さん、長時間にわたり、慎重審議いただき誠にありがとうございました。これをもって会議を閉会させていただきます。
-----	---