

令和元年度 第1回半田市地域公共交通会議事録

開催日時	令和元年6月14日(金)	10時00分～12時00分
開催場所	半田市役所 大会議室	
会議次第	<p>1. 開会</p> <p>2. あいさつ</p> <p>3. 報告事項</p> <p>(1) 平成30年度の運行実績について</p> <p>(2) 地域公共交通確保維持改善事業計画(愛知県取りまとめ) 地域間幹線系統補助(半田・常滑線、半田北部線の一部)</p> <p>(3) 武豊町コミュニティバスの経路変更について</p> <p>4. 協議事項</p> <p>(1) 地域公共交通確保維持改善事業計画 地域内フィーダー系統補助(地区路線バス3線)</p> <p>(2) 地区路線バス 亀崎・有脇線、半田中央線におけるダイヤ変更について</p> <p>(3) 地区路線バス 亀崎・有脇線、半田中央線における停留所変更について</p> <p>(4) 亀崎地区路線バスの会による亀崎・有脇線の路線等変更要望について</p> <p>5. その他</p>	
出席委員 【欠席委員】	<p>(会長)</p> <p>半田市 副市長</p> <p>(委員)</p> <p>知多乗合株式会社営業運行統括部付部長</p> <p>安全タクシー株式会社代表取締役</p> <p>愛知県タクシー協会知多支部長</p> <p>公益財団法人愛知県バス協会業務課長</p>	

	<p>名古屋鉄道株式会社中部支配人室営業総務課主任  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  名鉄知多タクシー労働組合執行委員長  愛知県半田警察署交通課警部補  亀崎地区代表区長  乙川地区代表区長  半田地区代表区長  成岩地区代表区長  半田商工会議所事務局次長兼福祉共済課長  社会福祉法人半田市社会福祉協議会事務局長  半田市老人クラブ連合会会長  特定非営利活動法人半田市観光協会事務局長  市民公募委員  愛知県知多建設事務所維持管理課課長補佐  愛知県都市整備局交通対策課課長補佐</p> <p>【名古屋大学環境学研究科教授】</p> <p>半田市総務部長  半田市建設部長  半田市市民経済部長  半田市福祉部長  半田市議会議員</p>
事務局	<p>防災監 柘植信彦  防災交通課 主査 間瀬勝信、書記 大岩亮太  事務員 中村公星</p>
傍聴者	3名

次 第	議事概要
2. あいさつ	(会長あいさつ) 皆さん、おはようございます。公共交通会議の会長を務め

させていただきます。半田市副市長の堀寄敬雄と申します。よろしくお願い致します。

本日はお忙しい中、委員の皆さまにお集まりいただき誠にありがとうございます。そして新しく委員になりました皆さまにつきましては是非よろしくお願いを申し上げます。今回の会議は新年度に入って第1回目となる会議でありますので、少しですけれども、本会議の意義についてお話させていただきます。

公共交通会議は法律に基づいた協議体でありまして、委員構成は住民の皆さん、交通関係事業者・組合、警察、県や国の監督官庁など地域の交通を議論するうえで欠かせないメンバーが一堂に会する公式の場となります。さらに、この会議で協議が整った事項につきましては最大限尊重されることとなり、いくつかの行政手続きの簡略・弾力化をはじめとした国からの支援を受けることができるようになるなど、実行力を持った会議体となります。それだけに委員の皆さまには慎重かつ円滑なご審議を賜りたく存じますので、何卒よろしくお願いいたします。そして、本日ご臨席いただいている中部運輸局愛知運輸支局の上井<sup>うわい</sup>首席より、会議の中身に入る前に公共交通会議の役割や制度について、国の立場からご説明を頂戴することとなっております。よろしくお願いいたします。

さて、本日の会議内容は昨年10月から始まった新しい交通体系による路線バス運行の振り返りと、これまでの運行のなかで見えてきた幾つかの課題への対応協議がメインとなっております。

それでは、限られた会議の時間になりますので、何卒、皆様ご協力をお願いいたします。

(事務局)

ありがとうございました。

この会議の任期につきましては、2年となっておりますが今年度から新たに委員になっていただいた皆さまの机のお手元の

方に委嘱状を配置させて頂きました。本来ならば市長から直接お渡しいたしたいところですが、公務の関係上省略させて頂いておられますのでよろしくお願いいたします。

それでは報告事項に入る前に中部運輸局愛知運輸支局の上井（うわい）首席より公共交通会議に関するご説明を頂戴します。

それでは、上井（うわい）首席よりよろしくお願い致します。

（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）

愛知運輸支局の上井（うわい）と申します。よろしくお願い致します。いま、堀崎会長からもご説明があったとおり、この会議は法律に基づいて行われる会議ということで、話し合ったことにつきましては、議員の皆さんの尊重義務というものがございまして、本日初めて会議に出席される委員の方もおられると思います。その方には、先ほど半田市を通じまして中部運輸局が作成しました「活発のよい議論ができるために」というリーフレットを配布させて頂いております。この会議につきましては、この半田市の公共交通や各鉄道、バス、タクシーなどいろいろあるそれぞれの公共交通の役割分担、それから地域の将来を見つめて、広い視点で皆様からご議論をいただくということになっております。そのため、運輸局でもこのようにリーフレットを作成しております。見開きの3ページ、4ページに、各関係機関のそれぞれの役割に基づく発言の例を記載しております。これらを参考にしながら、皆様からより活発なご意見などを賜り、いい会議としていきたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。

	<p>(事務局)</p> <p>ご説明ありがとうございました。</p> <p>それでは、次第3の報告事項に入ります。ここからは、本会議の会長に議事の取り回しをお願いいたします。</p>
<p>3. 報告事項</p> <p>(1)</p> <p>平成30年度の運行実績について</p>	<p>(事務局)</p> <p>説明</p> <p>意見や質問なし</p>
<p>(2)</p> <p>地域公共交通確保維持改善事業計画(愛知県取りまとめ)地域間幹線系統補助(半田・常滑線、半田北部線の一部)</p>	<p>(事務局)</p> <p>説明</p> <p>(知多バス)</p> <p>説明</p> <p>(会長)</p> <p>3ページの5番の差額が7,754,000円あり、負担を全て足してもおそらく3,100,000~3,200,000円くらいしかないのでは、4,000,000円程知多バスさんが血を流していますよ。ということだと思いますが、9ページの同じところを見させていただくと、差額で赤字が8,000,000円位しかないですけども、この路線では県及び国からの補助金がそれを上回る額をもらえていますよ。ということですよ？その差がもう少しわかるように説明をしていただけますか。</p> <p>(知多乗合)</p> <p>ここでいう国の実績というのは、その前の年の実績に基づい</p>

て予想収入と予想支出の差額で補助金の返答をするということなので、単年度の収支と必ずしも合致しないもらいかたをするものです。県の補助金は、実際に1年間走らせた実績に基づいて、実績に基づいてといっても報告値を超える額はないです。こういうような縛りもありますが、そういったこともあり、この計画表では、見込みをたてるうえにおいて、何年度の実績を基にして見込みをたてていたのか、ということですが、本当より少し異なったりするので、こういうことが必然に起きるということになります。

(半田市議会委員)

いま、事業者の方からご説明頂いただき、補助金で走らせているというお話をいただいたんですけど、逆に知多バスさんのほうで企業努力として努力されていることはどのようなことがありますか。企業という形で存続されていると思いますので、補助金は確かにもらえるものはもらったほうがいいと思いますし、もらわないと運行ができないということもあると思いますが、大前提として、企業努力として私たちはこういうことをやっている。ということがどういうことかお伺いしたいです。

(知多バス)

企業努力としては、増収や運用の効率化、経費の削減というのが、一般的な各路線ごとではなくて、会社全体の動きとして増収の取り組み、或いは、我々の業務効率化で経費を1円でも削減しようという取り組みが、この路線バスの運営にかかわらず行っていることになります。路線バスについてはなかなか難しく、とてもデラックスなバスを導入したらお客様にご利用していただきやすいのではないかと。ではそのバスを買ったら、バ

スっていくらするのだということがあり、なかなかやりにくいところもありますが、ここ近年では路線ダイヤも我々の商品である。という概念があり、先ほど事務局の説明にもありましたとおり、10月で大きく変わったんですけど、昨年9月30日までは、わかりやすく言うと15時代までは毎時52分発、16時代からは毎時55分発というような少しわかりにくいダイヤというものが、そこらかしこに存在していました。もう少し前の話ですと、知多半田から半田市役所前のバス停に向かおうとするバスが、ある便はJR半田駅前を通過する、ある便はJR半田駅前に停車する、またある便は中町を通る、ある便は中町を通らないというような、非常にわかりにくい系統でありました。実際にはそれでお客様に喜ばれて、増収、増客につながるかどうかというところはやってみないとわからないという部分もありますが、少なくとも、わかりやすく知多半田に毎時00分、30分にバスが来ます、必ず何番乗り場に来ていただければ、毎時00分に市役所へのバスがでます。というような、便利でわかりやすい形でお客様にご利用いただくというのも、いわゆる輸送サービスの1つの大事なファクターになるだろうということです。ここ近年はなるべくお客様に使いやすい、或いは分かりやすいバス及びダイヤを目指して、何度かダイヤ改正している。そういった取り組みがここ近年では中心となっています。

半田市とはかなり深いところまで議論しましたが、もうひとつお客様にとってインパクトが大きいのが「運賃」であります。歩けば15分か20分で行けるけれど、ちょっとそこまで乗っていかうとすると、バスの運賃が170円、180円かかってくる、しかも釣銭がないため小銭をご用意下さいといったことが、使いにくく分かりにくい要因であるということで、昨年の10月からは2.6kmまでが一つの区切りですが、歩い



	<p>て30、40分かかるところは、ごんくるは100円です。それを超えても200円、どんなに遠くまで行っても半田市内であれば200円が上限ですというように、運賃の部分を大きく変えたことが、昨年10月1日の大きな利便性向上の取り組みとなっています。</p> <p>資料2ページで再編前と再編後で、再編後にはごんくるがあります。ごんくるの人数を差し引いても知多バス路線の乗車人数が増えています。運賃は値下げしていますから収入はついていないですけど、やはり運賃のインパクトというのは利用者の方々にとって非常に大きな影響を及ぼしたと思っていますので、今後こういった多方面の見直し、改善を進めていきたいと思っています。</p>
<p>(3) 武豊町コミュニティバスの経路変更について</p>	<p>(事務局) 説明  意見や質問なし</p>
<p>4. 協議事項 (1) 半田市バス路線再編の概要について</p>	<p>(事務局) 説明  (会長) ただいま、地区路線バス3線の地域公共交通確保維持改善計画について説明をさせていただきました。 尚、この計画については6月の28日までに中部運輸局に提出することとなっております。事務局からの説明についてなにかご意見、質問等ありましたらお願いします。</p>



(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)

先ほど幹線の系統について知多バスさんからお話をいただいて、当該年度ではなく前年の実績に基づいて補助金を計算しているということですが、このフィーダーにつきましては、あらかじめ6月の時点で国土交通省の本省から補助金の上限が指定されて、それに計算式が示されて掛け合わせた形で提出をいただいたと思いますが、今年度につきましては国土交通省もやり方を変えようと考えており、令和元年の10月から令和2年の9月までがこの補助対象の期間になり、その終わった実績を出した形で、実績を見てから補助金の上限額を示そうというような方向に変わりつつあります。そのため、昨年と同じように作って運輸局に提出していただく形とは違いますが、引き続き国土交通省の方と調整をしておりますので、そのやり方につきましてはまた事務局と愛知運輸局の方で調整させていただき、確実に6月の末までに提出いただく形態をとりたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。

あと、1点ですが、このフィーダーではないですが同じように昨年度路線などを見直し等されまして、調査事業の方にも半田市さんは国土交通省から補助金をいただいております。その調査事業に関する補助金につきまして、昨年度の評価があり、概ねいい評価をいただいておりますところですが、利用促進に向けたPR事業も着実に進めていただくよう、そこを期待します。という委員からのコメントも受けておりますのでフィーダーの実施と合わせて利用促進・PRも実施していただくようお願い致します。

(会長)

ありがとうございます。他にご意見質疑等はありませんか。

	<p>説明の中にバスロケーションシステムという言葉が何度か出てきたんですけども、委員の方にもわかるよう説明をいただいてもよろしいでしょうか。</p> <p>(事務局) 説明</p> <p>(会長) ありがとうございます。 何か、ご意見ご質問等がありますでしょうか。 先ほど申し上げましたとおり、この計画は6月28日までに中部運輸局さんの方に提出することとなっておりますので、この計画についてご承認がいただけるようでしたら拍手をお願い致します。</p> <p>(一同) 拍手</p> <p>(会長) ありがとうございます。</p> <p>(2) 地区路線バス亀崎・有脇線、半田中央線におけるダイヤ変更について</p> <p>続きまして、協議事項の(2)地区路線バス亀崎・有脇線、半田中央線におけるダイヤ変更についてです。本日、成岩、青山線についてもダイヤ変更の提出がありましたので協議事項を地区路線バス3線のダイヤ変更と改めさせていただきます。それでは事務局から説明をお願いします。</p> <p>(事務局) 説明</p>
--	--

(会長)

ありがとうございます。今説明がありましたとおり今回のダイヤ改正については恒常的な遅延が認められた部分ですとか、利用者の皆様からお寄せいただいたご意見、ご指摘を反映した形としております。ダイヤの改正につきましてはバス事業者として知多乗合さんからも補足説明があるようでしたらお願いします。

(知多バス)

今回の会議の資料を作るにあたって、実態はどうなんだ。ということ事務局から問い合わせを受けまして、おおよそこれくらいの見直しが少なくとも必要だろうという形で、まず、第一弾として調査の結果を提出させていただきました。それに基づき、このような形でどうだろうというように、これは案のレベルでありますか？今後引き続きしっかりと精査をしていくということですよ？

(事務局)

そうです。

(知多バス)

先ほど、弊社の取り組みの中で、発車パターンは一定のほうが変わりやすいです。目の前のバス停には必ず毎時11分にバスが来る。なにも考えずに11分に行けばバスに乗れるというのは簡単ですけど、一方で、時間帯や場所、或いは曜日によって、道路状況、一般交通の中でバスは走っているため、時間が変わります。先ほど、不便な例として今年の9月30日までの例を少しお話ししました。夕方14時くらいに乗れば毎時11分発というバスが来るけども、夕方16時くらいからラッシュが

始まると11分発が15分発になる。というわかりにくいダイヤ改正をしなければいけない場面も出てきます。ただ、わかりやすい時間だと謳っていて、時間通りに来たためしがないバスというのも不便な乗り物ということになると思いますので、毎日乗務員から聞き取りをすることも可能ですから、どの時間帯のどこの部分でどういうことが起きやすいのかということは今後も引き続き、あくまでも今日これは案ということですので、しっかりと調査をして状況、情報を事務局の方にご報告を申し上げていきたいと思えます。事務局さんの少しでも手助けができるような体制をしていきたいと思えますのでよろしくお願ひします。

(会長)

ありがとうございます。

ダイヤ改正につきまして、皆様からのご意見ご質疑がありましたらお願ひをいたします。

(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)

今年度の半田市さんの公共交通会議って年間何回やりますか。

(事務局)

今のところ3回か4回を予定しています。

(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)

次回はいつになりますか。

(事務局)

次回は、必要に応じて10月までの間ですが、次は12月か

1月が確定です。

(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)

であれば、現在、案という形でありましたけど、10月から変えるということであれば、次回12月ですともう会議がないので、今日この場でご承認いただかないといけません。事業者からの届け出を1か月前までにとありますのでそのところだけ確認です。

(事務局)

今回は、先ほどご説明したような趣旨で変更していくということに対しての承認をいただいて、数字のところの細かい時分に関してはバス事業者と事務局一任で修正していくことをご承認いただきたい。そういう意味合いでのご協議、ご審議のお願いとなっております。

(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)

はい。

(会長)

よろしいですか？

他にご意見ご質疑等がありますでしょうか？

(半田市議会議員)

バス停間の時間というのは、朝も昼も夜も同じ時間でバスが走るという前提になっていると思うんですけども、鉄道であればそういった形で朝も昼も夜も同じ形で運行ができるかと思うけど、実際その間に信号があったり渋滞があったりということで、朝と昼と夜の時間を変えるといったようなことはできない

のかと思います。私も昨日、ごんくるの亀崎・有脇線に90分乗ってまいりまして、昼の12時28分の亀崎公園北からぐるっと一周回ってきました。途中の停車時間が非常に長く、途中で止まる回数も多くありましたので、もう少し融通きかして柔軟なダイヤを考えるとということも必要ではないかと思えます。亀崎の中でも夕方以降非常に混み合うような時間帯や道路もあるものですから、それ前提に考えると昼間ってというのは、もうバス停がそこまで見えていても前に進まない、昨日の場合、私は亀崎公園北で降りる予定でしたので、1区間ですけど亀崎駅のところでずっと止まっているというような状態があり、これなら歩いたほうが早いかなという状況もあったので、そのあたり一律にダイヤ組むよりは少し柔軟にやったほうがいいかなという風に思いました。

(事務局)

はい。ありがとうございます。

まさに今発生している遅延であったり、早発に関する住民の皆さんから寄せられているご指摘であったり、お叱りの声は今まさに言われたようなことが原因となっていますので、今回の改正で、便数を変えることはできないものですから、できる範囲の中で弾力的に実状に応じて変えていきたいと思えます。ありがとうございます。

(会長)

それでは、ただいま委員の皆様からいただきました要件等を事務局とバス事業者さんのほうで適宜適切に修正をさしていただきまして、中部運輸局さんのほうに提出させていただくということによろしいでしょうか。ダイヤ改正につきまして指摘部分を修正したうえでご承認いただけるようでしたら拍手でご承

<p>(3) 地区 路線バス亀 崎・有脇 線、半田中 央線におけ る停留所変 更について</p>	<p>認をお願いいたします。</p> <p>(一同) 拍手</p> <p>(会長) はいありがとうございます。 続きまして、協議事項の(3)地区路線バス亀崎・有脇線、半田中央線における停留所変更について事務局から説明をお願いします。</p> <p>(事務局) 説明</p> <p>(会長) 停留所の名称及び設置場所の移転につきまして、事務局から説明をさせていただきました。ご意見ご質疑ありましたらお願いします。</p> <p>(愛知県半田警察署交通課警部補) バス停の位置ということで先日お話をいただきました。話の内容からこの位置ではちょっと話をした位置とは違いますので、この写真については、今は案ということでよろしいですか？</p> <p>(事務局) 位置がちがいますか？</p> <p>(愛知県半田警察署交通課警部補)</p>
--	---



この間お話をさせていただいたところとは若干違います。この路線上では病院の前でいいですけども、病院の駐車場出入口の手前をアドバイスさせていただきましたが。

(事務局)

そうですね。これをご覧いただいてアドバイスをいただき、ここから変えるということです。

(愛知県半田警察署交通課警部補)

変えるということよろしいですね？

(事務局)

はい。

(愛知県半田警察署交通課警部補)

わかりました。皆さんの資料がこれになっていますのでその辺の説明をお願いします。

(事務局)

はい。もう少し、詳しく説明させていただきます。21ページにのっているバス停です。バス停を矢印のところに動かすわけですが、この矢印のところに動かしたバス停の位置が交差点からだいたい9.3メートルくらいになります。この9.3メートルくらいの位置だと少し近くなっているので、離せるならもう少し離せないかと、要は、ここの三角形になっているバス停を左の方にずらせないかということです。もう少し左側の方にずらしていけないか。というご指導をいただきましたので、この案の位置からは左のほうにずれるということになります。詳細な位置については病院の方と現場立ち合いのうえ決定をして

いくこととなりますが、今回はこういった形で道路の反対側に移すと、この路線に移すということについてのご協議を図りたいとするものです。

(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)

この後の話になりますが、この資料の6ですと詳細な住所地というのは書いていないですけど、後ほど、この会議で了承を得て、知多バスさんから変更の届出を出していただくその時には、住所地をのせていただいて、場合によっては地区路線の廃止ですとか届け出の中身が異なってまいりますので、事務局の方でしっかり確認をしたうえで、県警さんとも詰めていただいてよろしくお願ひしたいと思います。

(半田市議会)

今の説明の9.5メートルというのは道路に出る角から9.5メートルということよろしいですか？

(事務局)

そうです。

(半田市議会)

病院の駐車場の入り口とはかぶらないですか？

(事務局)

南側に確かに駐車場がありますが、この駐車場が職員駐車場で出入りが基本的に日中はないということです。

(半田市議会)

バスが西から東に向かって来て、左側に建物があるので左側に

も一般用の駐車場の入り口がありますけど。

(事務局)

はい。左側の駐車場の間口は、病院側の駐車場は高くなっていて、段差があって間口は限られています。

(半田市議会)

バス停の位置は間口よりも西になるのか東になるのか教えていただけますか。

(事務局)

西になると思います。

(半田市議会)

病院の入り口よりも手前側にバス停を設置するということでよろしいですか？

(事務局)

そうです。

(半田市議会)

はい。わかりました。

(会長)

はい。停留所の変更につきましては、警察の方のご指摘ですとか、住所地の届出の話がご指摘の部分がありましたのできちんと修正したうえで、ご承認をいただけるようでしたら拍手をお願いいたします。

(一同)

拍手

(会長)

ありがとうございます。続きまして、協議事項の（４）亀崎地区路線バスの会による亀崎・有脇線の路線等変更要望についてを事務局から説明をお願いします。

(事務局)

説明

(会長)

今事務局から説明のありましたように本来は1年間の実証運行期間を満了した後に、検証を経て改善するというのが流れですけども、亀崎・有脇線につきましては他の路線と比べて明らかに低調であります。また、地元の皆さん方による主体的な変更案のご提案もいただいている状況でありますので実証運行の1年間という時間を待たず、本格的な改善に取り組みたいという提案であります。尚、具体的な変更案については今後亀崎地区・有脇地区の皆さんとの協議や、バス事業者、警察、運輸局といった関係機関との調整を踏まえたうえで、本会議の場で改めてご示しをさせていただきたいと思っております。この亀崎・有脇線の本格改善の議事につきまして、ご意見、ご質問がありましたらお願いいたします。

(乙川地区代表区長)

以前、新居というバス停がありましたが、ごんくるが始まってから新居というバス停はなくなりました。新居は現在1200名ほどの人口ですが、半田市の人口は12万人ですので1パー

セントの人口割合になりますが、完全に1パーセントだから無視されたかな。そんな風に私自身は思いました。これから高齢を迎える町ですから、今話題となっている免許証返納等となった時に、どういう風に対処したものかな。とっております。今日この会議にあたりまして、私も一度バスに乗ってみようかなと、乗るなら条件の悪い時がいいなと思い、雨降りの時に一度バスに乗りに行きました。しかし、さて、バス停がどこにあるかと思ったらわからないんですよ。そして市役所に電話しまして「ぼく新居に住んでいますけど、市役所に行きたいけど、どうやって行ったらいいの？」こういう風に市役所の方に質問しました。なかなか答えが返ってきませんでした。「フィールドのところからバスはありますよ。でも、それはごんくるではないですよ」という答えで、半田に出るだけでもどういう風に乗っていいかわからないという情報の不足がありますので、これはわたしの個人的な勉強不足だとは思いますが、どちらにしても新居という地区からバスがちょうど縁遠くなっているのは事実かと思えます。この辺のことについてももう少しうちの地区でもわかりやすいような広報をしてもらいたいと思う次第であります。

(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)

すいません。愛知運輸支局の上井と申します。実は今日同じような会議が県内で3件ありまして、わたし掛け持ちもありますのでこの辺りになりますけども、ちょっと議論が聞けず残念なところであるんですが、ぜひ見直しにあたりましては、これまでの利用促進施策それから周知方法が十分であったかどうかの検証、ここをまずしっかりやっていただくということと、それから今後いろんな議論をしていきますと、住民代表のみなさんの中から多様な意見がでてくるかと思えます。この辺りは十分

に事務局としても議論を重ねて調整をしたうえで、見直しの方をやっていただきたいなと思います。以上になります。

(会長)

先ほどの、竹内さんのご質問についてお願いします。

(事務局)

なかなか、路線やバスの乗り方の周知が行き届いていないというご指摘をいただいて申し訳ございません。今年も昨年を引き続いてやるべきことは、路線マップや時刻表の全戸配布に始まり、市報の掲載等ではありますが、今までバスを使ったことがない方だと、そもそもバスに乗ろうという発想がないということもあります。バスがあるという存在自体をアピールしないとなかなかみてもらえないよ。ということをご指摘いただきましたので、例えばタウン誌であったり皆さんがよく見る媒体にバスが始まったということに掲載させていただいたり、あるいは、動画等をインターネットで流させていただいたり、バスを使ったイベントみたいなものを企画してそれによってごんくるっていうバスがあるんだな。ということを知っていただきます。そういった角度でまずバスに興味をもっていただいて、きちんと路線図や時刻表を公共施設や、先ほど少し紹介したバス待ちスポットみたいなのところにも掲出することで、情報がきちんと手に入るような状態を整えてまいりたいと思います。よろしくをお願いします。

(会長)

他に、ご意見ご質疑等はありませんか。

(市民公募委員)

私、亀崎に住んでおりまして、ごんくるや基幹バスも1か月に1回くらい使っています。亀崎の地区バス会で今回の案の試乗会をやりまして、私としては今年の10月から実施していただけるのかなと期待を持っていましたが、先ほど会議も今度は12月ということで、とても10月に実施とはならないなという感じはしましたが、その点どのように考えているかお聞きしたいです。

(事務局)

過去にこの会議の場でも学識経験者から説明はいただいておりますが、路線バスというのは変更をするという意思決定をしてから、準備を行い、実際施工までは標準的に1年といわれています。バス事業者さんと実際にどういう運行をするのかといった協議や、警察の方と本当にそこ走っていいのかという協議もあります。バス停を作ってバス停を置く場所だと近隣の方から許可を得ることや、先ほどご指摘いただいたように時刻表作ったりですとか、路線図作ったりですとか、そういった兼ね合いもあります。そういった関係もあってなかなか数か月で走らせるというのがとても極めて難しいことになります。標準的には1年ということではありますが、できるだけ早く変更できるようには進めていきたいとは思っております。

(会長)

他にご意見ご質疑等はよろしいですか？

では委員の皆様からいただいた意見等まとめまして亀崎・有脇線の本格改善を進めるということによろしいでしょうか。ご承認をいただけるようでしたら拍手をお願いします。

(一同)



拍手

(会長)

ありがとうございます。慎重なるご審議をありがとうございました。まだ時間ありますのでこの後はざっくばらんいろいろなご意見がいただければと思います。

(半田市議会)

先ほど、初めの部分で半田・常滑線に係る生活交通確保計画という話がありましたが、この中で、収支改善計画ということで沿線市町村の取り組みということで記載がされております。半田市に関しては、フィーダー路線を継続的に実施するとかバスロケーションの話とかいろいろ書いてありますが、隣の市に関しては事業者と連携し、広報誌や市のホームページで利用促進に努める。と書いてありますが、この温度差というか認識の違いというのか、どのようなこれまでの形があったのかそのあたりお伺いしたいと思います。

(事務局)

常滑市さんも真剣に考えて頑張っていると思います。半田市は今回再編ということがあったものですから、フィーダーもごんくるも走るようになりましたし、設備投資も行政としてとても動きやすかったです。なので、半田は今すごく活発になっているのでやるのが書きやすいです。ただ、常滑さんは半田みたいに大きな再編があったわけではないところがあり、今からの半田でいうと5年後とかになり路線も定着し、だいたい計画の内容が同じになってくる。そんなイメージになっているのが今の常滑市さんです。だから温度差があるようにみえてしまう。半田がいま熱くなっているということです。

(半田市議会)

常滑も、専任の部署で対応されているのでしょうか。

(事務局)

ございます。

(安全タクシー株式会社代表取締役)

公共交通会議はやっていませんよ。

(半田市議会)

そうですか。

文章だけ読むとどういうことなのかなと思い、質問させていただきました。

(成岩地区代表区長)

この前、半日かけてごんくるに乗ってみました。私の自宅が常楽寺の東で、宮池会館の館長をやっていますので宮池のところへまず行って、それから市役所へよく訪れるものですから、市役所を目標地にして乗り継いでみました。常楽寺の東のところにバスがあって宮池会館の前で降りて、用事を少し済まして、それから図書館の方へ歩いて行き、半田中央線に乗り継ぎました。それから市役所へ行こうと思って乗り継ぎましたが、半田駅は歩いて線路を渡らなければいけないです。バス路線について期待しているのは、これから車に乗れなくなる高齢者が必要になってくるのではないかなと思います。今、ものすごく事故が多くて免許証を返納しなければいけない高齢者がいる。その人たちがうまく利用できる形にもっていってもらえるといいかなと思います。若い人たちはいくらバスを薦めても、自分の車で

という人が多いと思います。今回乗ってみて高齢者向けではないと思ったのは、とにかく乗り継ぎがうまくいかない、それと市役所に行く、市役所は市民病院と隣合わせですよ。市役所で降りたときに、市役所の反対側のバス停です。そこからまた歩いてこないといけない。これが病院を目指して来た人だったら困っちゃいます。もうバス利用しないですよ。だから、バス停が市役所となっているなら市役所に乗り入れるなど、おそらく市民病院が移転したら、市民病院の方にはバスが乗り入れるような形にはなるとは思いますけど、そういった高齢者へ向けての配慮をぜひ重点的に取り入れていったほうが、ゆくゆく使ってもらえるようになるのかなと思います。

#### (知多バス)

後ほど、当社からも皆様にお話しさせていただきますが、今の委員のお話について、我々ももっと努力しないとけないと思いつながら聞いていました。私日頃は、知多バスの半田営業所の事務所にいるため、お客様からの問い合わせの電話をよく受けます。実際にまさに今の委員の話ですけど、「図書館のあたりに住んでいるが市役所に行くにはどうしたらいいか。半田で乗り換えればいいのか」こういう問い合わせを受けたことがあります。半田で乗り換えるのが一応最短距離ですけど、実はごんくるの知多半田駅というのは、雁宿ホール前です。市役所に行く日本福祉大学行というのはロータリー側の3番乗り場です。乗り換えといえば乗り換えですが、少し歩いていただかなくてはいけないので、少し遠回りになります。図書館からいけばであれば青山に向かわれたらどうですか。青山でしたら着いたところに知多半田行のバスが来るので、或るいわ時間帯によっては病院へ直行するバスもあるので、遠回りでもよければそちらをご利用ください。値段は変わりませんから。というような

ご案内をしたことが実際にあります。その時のお客様の反応としては、「そういう方法もあるのかね。そうやって便利に行く方法もあるんだね。ありがとう。」最後はありがとうございました。ありがとうの後に、「それにしても分かりにくいよね。もう少し分かりやすくして便利に使えるようになっていたらわざわざお問い合わせをしなくてもバスで行こうかな。」そんなおまけがついて電話対応が終わったことがありました。実際にはおっしゃる通りでありまして、そこで乗り換えができますから、乗り継ぎ券を発行しますからって言いながら実際にはまだまだ分かりにくかったり、乗り換えができて不便だったりということがあるのでこれから見直し、改善していくなかで、広く一般的に捉えた交通弱者の立場でものを見て、どうしていけばいいんだろうということがとても大事だという風に思います。実際に半田市役所、半田病院もですが、常滑市民病院は病院の正面にバスが着きます。常滑市民病院は設計していただく段階で、バスが乗り入れることを前提に設計をしていただいた経緯があります。路線バスではなく他の市町のコミュニティバスですが、西知多総合病院も病院の玄関先にバスが停まる。こういう風じゃないとなかなか通院されるご高齢の方々というのは、病院前というバス停が実は玄関から坂を下りてこななければいけないとか、あるいは階段を上って病院の受付にたどりつけるというのは、便利にお使いくださいと胸張っていえる環境ではないなと感じます。当社の走らせる路線バスの中にもいくつかの環境がありますので、また事務局に対して情報を提供していきたいと思っておりますし、皆様からのご意見をいただいてより便利で使いやすいコミュニティバスを走らせたいと思っております。

(事務局)

少し角度の違うお話になりますが、私も半田市民ですが、なか

なかバスを使う習慣ってというのが昔からなかったということで、実際に車が運転できなくなり、免許を返納された方は、これからバスを使うというなかで、少しでも免許を返納した後の不自由さを解消させていただくために、まず、こちらで自主返納した場合の促進策としてバスの回数券みたいなものを発行させていただくといったことを現在企画させていただいております。それを使って何か月か乗っていただく中で慣れていただきたい。名古屋市とかに住んでいて常にバスを使っている人だと、乗り継ぎを見るスピードが速かったり、抑えるポイントが速かったりします。日常的に自分のライフスタイルの中にバスという選択肢が入ってくると、少し見方も変わるのかなと思います。あと、広報や、周知の工夫ということになると、先ほど知多バスさんがおっしゃったように具体的にそういうルートもありますよ。ということが書いたマニュアルやチラシの中に半田病院の行き方はこれとこれがあるよ。あるいはホームページを見るとそういったような具体的な乗り継ぎ例が載っているみたいなことはそろそろ準備しないといけないなと思います。ルートが変わるとどうかなというところもありましたが、委員のご指摘を聞いて、具体的なお話、具体的な乗り案内みたいなものもあれば、まだ分かりやすいのかなと。周知に関してはそう思いました。実際の路線のハード的なバス停が道路のこっち側にあって分かりにくいというお話。これは先ほどごんくでもリハビリテーション病院でありましたが、できるだけ大規模工事はすぐにはできませんが、バス停の移動だけでそれが解消されるようなものがあれば、知多バスさんと協議して、一つずつ着実に改善を図っていきたいと思いますのでこれからもよろしくお願いします。

(会長)

はいありがとうございます。他には？

(半田市老人クラブ連合会)

先ほど、西成岩の区長がおっしゃったように、我々高齢者が利用する機会がこれから増えてくると思います。半田中央線を利用させていただいていますが、利用の便ということで、ごんくるの便数が今13便ということですけど、これが増やせる見込みがあるのだろうか、もう一点は西側から来る皆さんに、バスターミナルの方を使うことはできないのか、と今は考えますがいかがでしょうか。

(事務局)

半田中央線に関してそういったご指摘はよく頂戴します。まず、便数を増やすことと半田ロータリー側に乗り入れることは同種の課題を抱えていまして。いま、この路線に投入できる最大台数はいま1台です。これが、1台で回らなくなるくらいご利用があれば2台ということもありますが、この1台で運転手さんの法令的に決まっている待機時間というか休憩時間をきちんと取りながら、60分に1本を回そうと思うと、どうしてもロータリー側に寄ると、どこか切らなければいけない。パワードームの方まで行けないですとか、何かを犠牲にしないとできないところがあります。今のところの考えではロータリーに入ることに比べても、まだ路線延長が伸びていた方が、大勢の方にとっては足をカバーするものになるのではないかという考え方で、今の路線になっているということを尊重させていただいているところであります。ですので、もともと観光線とも呼ばれていたところですから、今後利用が増えるようなことがあれば、例えば路線変更と合わせてロータリーへの乗り入れというのもあるかと思えます。あともう1点、今、地区路線Bの導



入について先ほど有脇や亀崎で地区ごとの話し合いが進んでいるという話がありましたが、実はこれ他の地区でもやっています。岩滑とかでもまだバス会はできていないですけど、話し合いが始まろうとしています。今度は、今路線が走っているところの近くに今のごんくるより小規模なバスが走る可能性もありまして、そうなると逆に新美南吉記念館の方に行かなくてよくなれば、行かなくなってもよくなった分ロータリーに乗り入れることができるといったような、他の路線ができた時の影響での変更といった可能性もありますので、現時点では予定はないですが、また2年後3年後とバス環境が変わっていくなかでロータリー側に乗り入れるということはこちらもできるだけやりたいと思っているところですのでそういったことをご理解いただければと思います。

(特定非営利活動法人半田市観光協会事務局長)

今、観光の話がでましたが観光協会としては、観光客の方にどう使ってもらおうかということで、日々考えているんですが具体的に該当するところでいくと半田中央線の知多半田の駅を降りていただいて博物館・空の科学館、その先の新美南吉記念館に行く方にどう利用していただくかということが、今の路線でいいますと中心になってくるのかなと思います。すでに南吉記念館に行く利用の方はバスを使っているとよく聞くようになってきたなと思いますが、特に今からの夏休みと彼岸花を見る利用の方が非常にみえるかなと思っていますが、車内に乗せていただくはまだまだ広告というのか張り紙ができるスペースというのか、公共情報・観光情報みたいなことを置くスペースみたいなことも可能かなというような感じを受けているんですが、そのあたりの取り組みがもしあるのであれば教えていただきたいなと思います。



(事務局)

はい。ありがとうございます。いま遊んでいるスペースに有料広告枠みたいな制度が導入できたらなということは考えていますが、有料にする前の段階で例えばごんくるの利用促進につながる取り組みであったり、沿線上の公共情報に関してはバス車内で掲示することは基本的に OK にしています。なので、頼まれたら置いていただけると、ただし掲示は自分で行ってくださいよとなっていますけど、昨日も日本福祉大学の学生さんが社会福祉協議会さんと連携して取り組みをされるということでチラシを置かせてほしいということがございましたが OK にしております。観光協会さんのほうでチラシであったりポスターであったり、特に上の方に掲示するポスターのサイズは B3 サイズです。なので、名鉄さんと連携してやる社内刷りのサイズと同じだと思えるものですから、もし掲示するというのであればまたお声かけくれればと思います。

(会長)

ありがとうございます。他はどうでしょうか。

(知多バス)

これは協議事項でもなんでもありませんので今後の当社の進め方っていうところで聞いていただければと思います。また協議が必要ということであれば、この協議会の場で協議をしようと思います。半田常滑線と半田北部線の運賃についてであります。ご存じのとおり 10月1日に消費税の改定が予定されています。先日、5月の末までに新しいバスの運賃の上限運賃認可申請の申請書を国土交通省の方に提出せよという指示がありましたので提出をしまいいりました。その中で、基本的には10

8分の110に運賃が上がっていきませんが、ご存じのとおり、1080円というバス路線が1100円になるというのは非常に分かりやすいですが、バス路線ですと170円ですとか180円だとか少額でしかも10円単位で端数を整理しているものですから、上がる場所と上がらない場所がでてくるような運賃改定の申請をしてきました。半田市内に関しては、この協議会の場で協議を整えてごんくるでない路線バスに乗っても認定料金は100円、そこから先は200円というような協議を整えてありますので、そこについては変わりなしという届け出をしてきたということをご報告さしあげます。消費税率が変わっても、半田北部線、半田常滑線の2.6キロなら100円、そこから先は200円ということには変わりはないです。まずはこのようにご報告させていただきます。半田常滑線に関しては、西板山のバス停が半田市最後のバス停になりますが、西板山を超えて常滑市内までご利用いただくと距離に応じた運賃になっていきますので、そこでマップコードも変わりますが、少額で端数整理をするものですから、変わらないところもでてきます。消費税率が変わってもこの停留所まで乗った時の例えば360円は360円のままだけど、そこを超えた380円は390円になるというような変更があります。また、いくつかのおそらく補正はあると思いますが、9月の頭くらいまでに、認可書が届きますので、またそれをもって皆様に新しい運賃こうなりましたということをご報告したいと思います。それでも半田市内の100円200円というところは変わりはないという形で申請書を先日提出させていただきました。それがまず1点目の報告です。もう一つは今の運賃です。先ほどから各委員の方から少し分かりにくい、もう少し分かりやすくしたらというお話もありました。私、先ほど当社の利便性向上の取り組みとしてダイヤの話であったり、あるいは運賃の話で

あたりっという話を申し上げたのですが、実は昨年の10月からうちの路線バス、半田市内は100円で、ある距離を超えても200円というようになりましたが、これが非常に分かりにくいというご意見を引き続きいただいているのが現状であります。少し分かりやすく言うと、半田市内ごんくるに乗っても知多バスに乗っても、とにかく市内は100円というのが一番分かりやすいと思います。市役所に行っても、健康管理センターに行ってもどこに行っても100円というのが分かりやすいですが、実はうちが本来とるべき運賃とその100円との差額を市に少し補填をしていただいているという訳で、市民の皆さんどこまで行っても全部100円でどうぞとは簡単にはいけません。財政的な理由もあって、今回の整備を行いました、実はいまある停留所から2.6キロまでは100円、そこから先は200円というようなことをやっているのです、知多半田から乗った人、次の末広町から乗った人、その次の中町から乗った人、100円から200円に上がる階段がそれぞれ違います。知多半田からいうと西成岩までが100円ですけど、末広町や中町で乗った人は100円から200円に上がるところが西成岩ではなかったりする。というのが非常に分かりにくい。というご意見を実際市民の方からもいただいておりますし、あと、市内の事業者方、やっぱり事業者の方って、通勤手当として支出していたりして、よく年度の変り目とかに問い合わせがあるけども、ここからここまでいくらですか？ここからここまではいくらですか？あるいは、1キロごとに進んで運賃の改定をお知らせいただけませんか？というようなやりとりがあるけども、特に年度末の時期にかなり多くの苦情というほど神妙なものではありませんけど、ご意見やご要望をいただきました。先ほどから申し上げております分かりやすくすることが利便性の大きな向上になるという観点でいうと、分かりにくい運賃制度とい

うのはまだ、見直しの必要があるのかなと考えております。財政的なことも含めてもう少し検討を深める必要があるなど思っているのですが、これからの動きとして、こういうことを検討していきますよという予告を皆様にお話しするにすぎないですけど、エリア制、このエリアはどこでどういう乗り方をしても100円、エリアとエリアをまたいだときは200円です。という各一つ一つの停留所から2.6キロメートル先が運賃の階段になるのではなくて、例えば亀崎エリア、乙川エリア、あるいは横川エリア、エリア内は100円です。それを越えたら200円です。エリアの中ならどこから乗ったって運賃の上限は一緒ですっていう風に分かりやすく運賃を変えていく必要があるのかなということを考えております。ただ、なかなか具体策、具体的にこれをやろうというのは時間がかかるものですから、今回の10月の運賃改定はしません。あるいは今日この協議会の場で、具体的にこんな案で皆さんどうですかというところまではまだまだいたってないですけど、先ほどの取り組みとして当社のごんくるではない知多バスの路線バスは、次の利便性向上策はダイヤだとか停留所ルートではなくて、見直しはしたんですけどまだ分かりにくさが残っている運賃でいこうと思っていますので、そういうことで進めていきますよということを皆さんにご承知おきいただきたいなど、またいろんなご意見あるかと思えます。実際にバスに乗ってみて、乗ってみたら実はこんなところが分かりにくかった。我々事業者は聞かないとわからない、自分たちが分かっている当たり前の心構えですから、実際にご利用いただいてご意見とか頂戴できればいいかなという風に思いますので、皆さんよろしく願いいたします。

(会長)

ありがとうございました。

(乙川地区代表区長)

資料1のごんくるの実績で整理券の発行枚数が35,442ですが、これは1年間の人数を出そうと思ったら延べ人数ですよね？

(事務局)

延べです。

(乙川地区代表区長)

延べですと、言ってみれば半田市の人口が12万人ですので3分の1っていうのが、割る3をすればいいわけですよね。延べでは。そうしますと、いわゆる本当に使った人の人数はっていうとその10分の1くらいになりますよね。実際に乗った人は何人ですかという、その辺の把握はできているのでしょうか。

(事務局)

確かに、詳細な計算分析というのは、してもいいですし、実際にやろうと思うとかなり難しいところではございます。定期を使っている人はおそらく何回も乗っているので、例えばこれは半年の数値ですので、半年間180日として月に20日出勤されるとして、たった一人で120日、120枚カウントしている人もいると思われまして、右の方を見ていただくと定期券の販売枚数がでてきます。これが、共通定期券の大人が半年間で33枚売れていまして、ごんくる定期券が25枚で合計58枚売られています。子供と合わせてです。58枚の定期がありまして、定期を買う人はおそらく120倍してもいいのかもしれないですけど、そうするとそれだけで6960枚ということになります。そうすると35,442からだいたい7000枚はお

そらく定期利用者というか、通勤利用者なのかなという風な試算はできます。ですので、残りの28,442枚の整理券がどういう風に使われたかっていうのは、観光客の方もいるでしょうし、住民の方が1回だけ乗ってみようと思って乗った場合もある。そうすると、実人数ベースだと定期の販売から実人数を割ることは、根拠もあるし、説得力もあるのですが、それ以上の推計というのはなかなか難しいと思っています。

(乙川地区代表区長)

3割使っていればいいのかと思います。実際の話でこれって1割も乗っていない、実人数でいうと、1割も使っていないっていう話ですかと思います。

(事務局)

1割というのは、人口あたりの？

(乙川地区代表区長)

ええ。

(事務局)

1200人もライフスタイルの中に取り入れている人はいないのではないかという。そういうお話ですか？

(乙川地区代表区長)

全体論でいうとね。この話って1割にも満たない人の話なのって思ってしまいます。

目標値として、私が考えているのは、実際に半田市の人口の中でどれだけの人口の人が使ってもらえればいいのかと考えているのかお伺いします。

(事務局)

実人数での目標設定は、目標設定として補足もなかなか難しいということもあるので、考えてはいないですけど、何回乗っていただけたかというところが、利用のニーズなのかなとは思いますが。国が用意している昭和の時代からの評価の指標としても乗車密度というものがあり、乗車密度というのは、常時何人乗っているかという指標です。バスという空間の中に何人いるかということが大事であって、習慣的に使っている人のニーズ、実人数で評価をしていくということはどこにもないです。そういった意味で、バスのことなので乗車密度とかそういった方で評価していきたいなとは思っています。

(乙川地区代表区長)

ありがとうございます。

(会長)

ありがとうございます。時間も迫ってきていますので本日の会議はこれで以上とさせていただきます。長時間にわたり活発な議論をありがとうございました。以上をもちまして、半田市地域公共交通会議を終了させていただきます。ありがとうございました。

(一同)

ありがとうございました。