

平成29年度 第2回半田市地域公共交通会議事録

開催日時	平成29年9月29日（金）	13時20分～15時00分
開催場所	半田市役所4階 庁議室	
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）主要集客施設調査結果について</p> <p>（2）高校生アンケート結果について</p> <p>（3）半田市地域公共交通市民懇談会について</p> <p>4. 協議事項</p> <p>（1）半田市地域公共交通網形成計画（素案）</p> <p>①基本方針について</p> <p>②計画の目標について</p> <p>③基幹路線のルート及びサービス水準について</p> <p>5. その他、情報交換</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>知多乗合株式会社取締役バス営業本部長</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>公益社団法人愛知県バス協会専務理事</p> <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</p> <p>名鉄知多タクシー労働組合執行委員長</p> <p>愛知県知多建設事務所維持管理課長</p> <p>愛知県半田警察署交通課長（代理 交通課規制係警部補）</p> <p>亀崎地区代表区長</p> <p>乙川地区代表区長（代理 乙川東区区長）</p>	

	<p>半田地区代表区長 成岩地区代表区長 半田商工会議所福祉共済課長 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 一般市民（市民公募） 名古屋大学環境学研究科教授 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 名古屋鉄道株式会社中部支配人（代理：中部支配人室営業総務課長） 愛知県振興部交通対策課主幹（代理：交通対策課主任主査）</p>
事務局	<p>防災監 齊藤清勝 防災交通課 副主幹 間瀬恒幸</p>
傍聴者	6名

次 第	議事概要
2. あいさつ	<p>（会長あいさつ）</p> <p>改めまして、みなさんこんにちは。ご紹介いただきました様に7月11日から前任の藤本にかわりまして、副市長を勤めさせていただきますいております堀寄敬雄と申します。どうかよろしくお願いいいたします。本日の会議より会長職を勤めさせていただきます。</p> <p>少し半田の話をさせていただきたいと思います。ご存知だと思いますけど、今度の7日、8日には山車まつりが開かれま</p>

す。今年、半田市制 80 周年でございます。この 80 周年に向けて半田市を外に向けて PR しようということで、海の交通として海王丸を亀崎港に誘致をさせていただきまして、非常に沢山の方に見に来ていただきました。その後、開運なんでも鑑定団という番組がありますが、鑑定団 in 半田ということで雁宿ホールにて撮影したものを放映していただきました。その次にはNHKのど自慢を、これも雁宿ホールで行い放映をさせていただいております。

山車まつりをピークにもって行こうということでいろんなことをやっています。実は本日ホットイブニング番組がNHKさんで6時10分からありますが、本日のホットイブニングはアイプラザ半田から生中継が入りますし、半田のいろんな箇所からの中継を入れていただくということで、年金事務所の上にテレビカメラが設置されております。公共交通会議とは関係ないかもしれませんが、少し客観的なポジションから半田を見ていただけるにはいいのかなと思っておりますので、ご紹介をさせていただきました。

私が今さら申し上げることもありませんが、この半田の町というのは、鉄道がJR、名鉄と走っておりまして、路線バスも知多バスがしっかりと維持していただいていた歴史があります。更には2社のタクシー会社も、数多くのタクシーが配車され、いろんなご意見はあろうかと思えますけれども、実は、半田の町は公共交通に恵まれた町であったのではないかなということをおはかねがね思っております。

しかしそういった中でご存知のように高齢化が進み、皆様がお出かけしやすい交通環境というものが、ニーズとして強く上がってきております。そんな中で皆様には、是非、持続可能な公共交通を創るため、ご意見を沢山いただきたいと思っております。

	<p>特に本日は公共交通網形成計画のうち、主に基幹路線についてのご審議を賜りたいと思っておりますので、よろしく願いをいたします。</p>
<p>3. 報告事項</p>	<p>事務局報告</p> <p>(1) 主要集客施設調査結果について</p> <p>(2) 高校生アンケート結果について</p> <p>(3) 半田市地域公共交通市民懇談会について</p> <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)</p> <p>地区路線バスを市民協議会で実際に諮ることは非常に難しいと思います。懇談会では、立ち上げや運用に当っては市にお願いしたいという意見もあったようですが、前向きな意見と後向きな意見のどちらが多かったのでしょうか。</p> <p>(事務局)</p> <p>4箇所で開催した懇談会では、しっかり市が支援するというご説明の中で、最初の一步が難しいといったご意見はいただいております。市民協議会を作っていきたいというご意見については、地域で少しばらつきがありましたが、まったく無いというわけではなかったと思います。</p>
<p>4. 協議事項</p> <p>(1) 半田市地域公共交通網形成計画(素案)について</p> <p>①基本方針</p>	<p>事務局説明</p> <p>(1) 半田市地域公共交通網形成計画(素案)について</p> <p>①基本方針について</p> <p>(市民公募委員)</p> <p>基本方針1の観光地を回遊できる新たな公共交通ネットワークの形成とありますが、これは地区路線とか幹線路線とか、或いは、それらとは別にできるのでしょうか。</p>

について

(事務局)

特にそれを切り離して考えてはいません。これから地域の方や、本日も各関係の方のご意見をいただきながら、どういう回遊ルートが一番いいのか、その沿線の市民の方々が決して観光だけではなくて、それを使うことによって、市民病院や最寄りの駅に行けるような路線がよいと思っております。本日は基幹系路線をご審議いただきますが、これから観光にも配慮した交通ネットワークの構築についても、地域を含めてご提案申し上げていきたいと思っております。

(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)

全体の構成を確認したいのですが、3ページの4つの課題があります。

計画の資料編に現状の整理やニーズ把握がありますので、構成として、現状分析やニーズ把握を行い、その上で課題を整理したと認識しています。

計画の記載としては、半田市の地域概要などを説明しておいて、課題が出てきたという流れの方がいいと思います。

(事務局)

資料編の方から抜粋して、課題の前にいくつかポイントになるようなものを記載して、課題に繋がっていくような構成を考えてみます。

素案につきましては、課題とこれから目指していく方針、取り組む内容を記載し、それらの資料は別冊にするなど分かりやすいものにするため、この形にしています。

(市民公募委員)

今の知多バスはどうなるのでしょうか。現行路線として残るのでしょうか。

(事務局)

後に基幹系路線についてご審議を賜りますので、そこで位置づけをさせていただきます。

(名古屋大学環境学研究科教授)

資料編が現状分析になっていますが、このくらいの内容であれば現状分析編が最初にあって、計画編が後にあった方がいいかもしれません。市民の皆さんでもいきなり課題が出てくるととても唐突に感じると思います。

他の自治体ですと資料のところが 100 ページ以上あったりします。そうするとこれはいったい計画なのか報告書なのかわからなくなりますが、25 ページくらいであれば、課題の前に記載して、現状編、計画編にしておけば読めますし、その方が分かりやすいと思います。他の自治体の例ですとニーズ調査結果まで計画の中に書いてあり、本来の計画のところが実は数ページしかないというものも結構あります。

今回の場合は、ボリューム的にも、現状編、計画編とした方がいいと思います。

(事務局)

様々なご意見をいただきましたので、そういったことも含めてこれから検討していきたいと思います。

(半田市建設部長)

半田市都市計画マスタープランの中に活力創造軸とあります。提案ですが、そういった言葉を基本方針2に入れるとさらに半田メインストリートが生きていくかと思えます。

もう1点は基本方針4のところで“公共交通を支え育む仕組みの構築”これは多分多くの人に使って貰うための重要なキーポイントではないかと思うのですが、具体的なイメージはありますか。

(事務局)

雁宿公園から港までの活力創造軸につきまして、半田メインストリートという愛称ですが、おそらく半田発展の根っ子に位置するような場所ということで、こういったネーミングを考えさせていただきました。上位計画の中にも活力創造軸の中に位置するエリアでありますので、活力創造軸の中に位置付けられているというような文言も追加させていただきます。

“支え育む仕組み”これは議会の方からご提案いただきました半田市地域公共交通条例の趣旨に当てはまるものです。それぞれが担っていかなければいけない役割を列挙させていただいておりますが、合わせてこれから皆さんにお考えいただきたいのは、幹線的なものになります。幹線につきましては、責任を持って計画を立ててまいります。これから地域にお諮りしていきます地区路線につきましては、地域の方が主体的に意見を出してもらい、これを支援してもらわないといけないと思えます。公共交通を支えて地域と一緒に育む仕組みを作っていきたいと思っております。

(名古屋大学環境学研究科教授)

将来都市構造図の中に活力創造軸というのがありました。路線名ではなく役所的な言葉ですが、考えていることは、それを具体的に公共交通の軸にもなるということなので、“半田メインストリート”と考えました。10 ページにそういうことを書いておくのですね。そういう都市マスでも、軸というのをやらなくてはいけないかもしれないです。

先ほど、知多バス路線はどうなるかという話がありましたが、実は基本方針の中に、今の既存のバス路線というのは、必要性やどこを通るべきかを根源に立ち返って考え、その結果、これが大きな基本方針になると考えています。当然、既存の路線がなくなると、とても不便になって困ることになるので、そこは配慮する。それが地域の路線をどうすべきかということに関連していくと思います。

一方で、今まで路線が無い所も、自分たちがやる気になれば作っていけるということが基本方針の中に書かれていますので、指摘しておきたいと思います。

(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)

基本方針4に、地域バス協議会についてどこかに示されていますか。無いのであれば盛り込んで貰った方がいいと思います。基本方針4に沿った形で地域バス協議会というものも推進していくとした方がいいのではないのでしょうか。

(事務局)

ご意見のとおりだと思います。また、加藤先生のご指摘もございましたので、入れ込んで整理させていただきます。

	<p>(名古屋大学環境学研究科教授)</p> <p>それはどうやって立ち上げるかとか、例えば、立候補ならどう立候補するのか、どういうタイミングでやるかということを書いておく必要があります。現状ですと14ページの地区路線が当たってくると思いますが“半田市の支援の下、地域住民が主体的に路線導入を行います。”とあります。それを具体的に考えるのがこの協議会です。</p> <p>まだそこまでいってなくて、とりあえず基幹路線を今日やっておこうということですが、具体的に進めていこうと思ったらここにきちんと書かれなくてははいけません。</p> <p>条例が出ましたけど条例の中に公共交通にどういう役割が期待されているか書いてあったと思いますが、それも引用し、そういう役割を果たすためにどういう路線を作っているかというのを整理しておいた方がいいと思います。</p> <p>(会長)</p> <p>条例の中にあるので、それもまた取り込ませていただきます。</p>
<p>② 計画の目標について</p>	<p>(愛知県振興部交通対策課)</p> <p>計画の目標値は、今後関係者と調整というお話しですが、目標値の取り方はどのように考えていますか。</p> <p>(事務局)</p> <p>例えば、基幹系路線にあっては、現在5路線に知多バスへの支援を行っておりますが、年間13万人ほど乗車をいただいております。ところが常滑線だけ捉えれば23万人ほどご利用いただいております。</p> <p>今後、例えばこれからご審議いただきます北部の基幹系につ</p>

きましては、今年間 13 万人をどれくらいの目標値を定めていく必要があるかと思えます。また、料金設定も今後ご審議していきますが、そうした場合の収支の目標についてもきちっと定めていかなければいけないと考えております。

地区路線でどれくらいの協議会がお手を挙げいただくかわかりませんから、地区路線ごとの目標値についても、ルートだとか地域の方がどこまで役割を担っていただくのか、今後、一つずつ示していきたいと思っております。

(愛知県振興部交通対策課)

基本方針 3 の目標値 3 の地区別の公共交通による目的地への到達割合の増加と記載されていますが、何を指標とするのかを教えてください。

(事務局)

昨年度、市民アンケートやヒアリング調査などを行いました。そこで地域がどこを目指したいのかどこに行きたいのかを集約しております。そういった目標値は絶対数に対してこれから作っていく地区路線バス等々を利用してどこまで実現できたのかというところを指標におくべきだと思っております。

各地区にお邪魔する中では地区によって目指すところに違いが出ており、全てを包含することはなかなか難しいと思えます。どれだけ市民が望んでいる場所へ到達できるのか、そういった割合も一つの指標としたいということで書いています。

(市民公募委員)

幹線路線はでていますが、地区路線については色分けされています。市は住民に対してどこまで期待しているのですか。住民がどこまで提案した方がいいのですか。

(事務局)

この後、基幹路線の説明をしますが、それに加えて地区路線についても、ご説明させていただいて、市が案をお示しさせていただきたいと思っております。ただ、その路線については地域が主体となって作っていくところがございますので、一つの案として、後ほどご説明させていただきます。

(名古屋大学環境学研究科教授)

基幹路線をどこにする以前に、まず機能分類というのが引っかかりました。機能に応じた路線サービスの分類であって、機能分類だと意味が全く違うと思います。機能分類の中に鉄道とありますが、鉄道は機能ではなく種類です。むしろ鉄道にどういう機能や役割を持ってほしいかという事が書いてあります。分類はあくまでも機能分類ではなく機能に基づく路線やサービスの分類です。その上で鉄道は当たり前として、基幹路線、地区路線A、地区路線B、タクシーがそれぞれどういうことを担ってほしいか、そのためにどう整備していくのか、その中で市と事業者と地区の役割というのがどういうことなのか、この路線の中身をやる前に大事なことはないかなと思いました。

基幹路線のことを話す前にそもそも基幹路線というのは何なのかという合意を取る必要があると思います。基本方針だけだと書いてないです。ただ、この計画は地域公共交通網形成計画なので、形成される地域公共交通網というのはどういうふうに構成されているかという最も大事なことが14ページに書いてあるので、確認しておくべきことだと思います。

(事務局)

網形成計画について、次第に基づいて説明させていただきますと、次の基幹系路線の説明の中で14ページの機能分類のと

	<p>ころについて触れさせていただこうと思っておりました。 しかし、先生のおっしゃる通り、ここを事前におはかりしてお くべきだったかと思います。申し訳ございません。</p>
<p>③ 基幹路線 のルート及 びサービス 水準につい て</p>	<p>(知多乗合株式会社)</p> <p>半田市地域公共交通網形成計画は、計画期間が平成 30 年か ら 34 年までの 5 か年と定めております。そうなりますと、こ の 5 か年間は、基幹路線をこの内容がある意味で縛りになって しまいます。基本は赤字が出ないように努力はしておりますけ ど、やはり費用対効果という部分が重要でございまして、お客 さまがいればバスの頻度は増えますけれども、お客さまが居な い場合は、民間会社として路線の整理統合をする必要がありま す。ただ、知多半島の市町を見ますときちんと整備をすると今 までバスをご利用になってないお客さまがバスを利用して右肩 上がりに増えている市もございまして。</p> <p>サービス確保の考え方ですが、常滑線は昼間時間帯において 知多半田駅を毎時 00 分の分かりやすいダイヤで 1 時間に 1 本 運行しております。ですが、昼間時間帯はせいぜい乗って 5 人 いるかどうかです。資料では、北部幹線は時間帯によっては 30 分に 1 本キープしておりますが、時間帯によっては 1 時間 空いているバスもございまして。数名程度である現状を考えま すと、概ね 30 分に 1 本というのは、5 年間という縛りを考える とちょっと表現をやわらかくした方がいいのではないかと思 います。</p> <p>それから、料金体系につきましては、私どもの初乗り運賃は 170 円でございます。例えば知多半田駅から中町の 170 円のお 客さまの運賃が上がってしまうという部分もございまして。それ ともう一つ注意しないといけないのが、常滑線については西板 山から先は常滑市内に入ります。そうしますとこの上限金額</p>

200 円というものを設定した場合、そのまま次のバス停に行くと、いきなり四百数十円になってしまうことになりかねません。その辺は今後きちんと議論しなければいけません。また、予定されている消費税増税に対して、200 円という縛りをかけていいのか、きちんと議論していく必要があると思っております。

(事務局)

料金体系については、この基幹系路線をどう定めていくのが非常に重要な部分であります。知多半島の他の市町ではおそらくワンコインで走っているところが多いかと思えます。これから取り組む基幹系路線については、きちっとした運行本数を確保し、これを維持していくために一定のご負担をいただきたいということで200 円の上限を提案しております。

常滑線につきましては、現在、昼間は概ね1時間に1本、朝夕は、もう少し密に走っていただいております。それを維持していただきたいと思っています。また、青山駅への乗り入れも今後協議していく中でご配慮いただきたいと思っています。

行政界からどのように段階的に料金を上げていくのか、市がどう負担していくのかは知多バスと協議させていただきたいと考えています。いきなり200 円から430 円に上がるというところは考えておりませんので、私どもが支援していく手立ても考えていきたいです。

(名古屋大学環境学研究科教授)

網形成計画は5年間縛りたいところですが、縛ってはいけな
いと考えています。もちろん計画策定の際は、5年間がんばってやろうというものですが、実際、全然だめという場合もありますし、逆にとてつもなく量が多くてこれだと間に合わない

いう場合を何度も経験しています。その時には当然改定していけばいい話であって、網形成計画を作ったら改定できないということはなく、他市町でも改定は結構やっています。

更に地域公共交通再編実施計画になりますと、改定のハードルがあがりますが、こちらでも改定している自治体はあります。多分、飛騨市は再編実施計画を半年ごとに改定していきまして、実際のところ試行錯誤でやっています。

志としては5年間やっていきたいですが、出来ればいい方向に改定していきたいです。しかも、ここで決議するのはそれが出来るようにするために、今より利用がもっと多くなければいけないわけですので、目標も、そういった目標にしていかなければいけません。利用者数をどのくらい増やすかというのは、そのために皆さんが協力して何をやったらいいのかというのが出てくるということなので、それをこれから議論していきます。それでもいろんな状況がありますので、不可能な場合は、当然、見直していくことが必要です。どう見直ししていくかというのは、この会議でいわゆるPDCAサイクルをどう回すかをこの後を書くことで担保していくことになります。

当然、交通事業者には運行データなどを出していただくことも必要ですし、様々な事をやっていかなくてはなりません。そういうことが、計画には、まだ書かれてない段階です。事業者は計画に縛られて、お金はくれないけどずっと続けるでは、とんでもない話です。計画の中で見直していくということを明記するが非常に大事だと思っています。

200円上限の件ですけど、高知では中心市街地は210円の均一です。実際に利用した時には210円の最後の停留所で10人くらい降りました。その次の停留所でいきなり330円になりまして4停留所先では440円になりました。10分歩けば210円ということ、みんな知っているのでもそこで乗降されています。

似たようなことは豊川市、関市、山口市などでやっていて、市内は均一だけど市を出たら運賃が上がることになります。豊川市は格差を緩めるためにその分を負担しています。それから山口市や関市の場合は、もともと運賃を全部下げてしまっていて、あるところまで100円または200円で、そこから先については、その地点から上がるようにしていて、その差額は乗客で持つようにしています。また、山口市と関市は隣同士なので協調して下げていて、分担して負担する形になっています。

常滑線は国・県にご支援いただいている路線でもあるので、この1年できちんと合意すればいいと思っております。

半田はいわゆるコミュニティバスはやらない代わりに路線バスを均一運賃にして使っていただくというのが方針です。消費税増税については8%になる時もかなり問題になって、実際200円を210円にしたところやそのままにしたところもありました。ここはもう消費税が10%になることを前提に運賃設定とか補助の設定を考えなくてはいけないと思います。

(半田地区市民委員)

基幹路線というのは知多乗合で営業運転してもらおうということですね。そうすると地区路線A Bはどういうふうになるのでしょうか。

(事務局)

地区路線A Bについては市が主体となり、交通事業者に委託するような格好です。

(名古屋大学環境学研究科教授)

市が主体となって交通事業者に委託する場合は、市がどこにするかを決めて、随意契約や入札することがあります。また、場合によってはこの会議が主体になることも考えられます。その時にはこの会議で事業者を選定する要項を作ってどうするかということを決めることとなります。

自治体によってはこの会議で要項を作って、選定された委員によって選定し、その報告を受けて決議する場合があります。それは市の方針として考えればいいですけど、いずれにしても事業者はどこになるかわからないので明示できません。

(半田地区市民委員)

知多乗合は民間事業者です。民間事業者の運賃額をこの会議で設定できるのですか。

(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)

資料 14 ページの料金体系のところに対キロ運賃制と書いてあります。認可を受けて対キロ運賃となっているものですから、基本的にはこの対キロ運賃を知多バスは貫きますという事になる訳です。ただその対キロ運賃でいくと常滑まで 540 円くらいかかるものを 200 円でいく場合はその差額を市が負担するという事です。運賃については、国の認可が必要というのが前提です。

(半田地区市民委員)

上限が 200 円であっても 500 円だったら 300 円を市が負担するという事ですか。

(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)
利用者は200円で行けるということです。

(名古屋大学環境学研究科教授)

運輸局の方で認可運賃上限とあって、この地域のこの路線では、ここまでが上限運賃と決まっており、それが対キロ区間制です。その上限より上回ってはいけませんが、下であれば事業者がそれぞれ考えられる仕組みです。

ただし、この会議はそれを取っ払う権限があります。例えば極端に上にしてもいいし、逆に下にしてもいいし、均一でもいいということです。この場で関係している皆さんで協議して決められますが、市で補てんしなければいけないとか、逆に知多バスがこんなに低い運賃ではとても出来ないというのがあります。この会議には実は強い権限があるのです。

500円と200円の差額の300円の差額を負担しないといけないという話がありましたが、他のところだと運賃を下げれば利用が増えるから、差額より低い額を負担すればいいというところもあります。ただし、実際に増えないと事業者が損をするので市としてはこれだけは増やしていきますという約束をして、出来なければ差額に変更するという契約をするところもあります。そこは市の予算の関係とか知多バスの関係でやっていただいて、その結果をここで議論できればと思います。

(事務局)

受け賜りました。進めてまいります。

(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)

今回、基幹路線についての協議の中で新しく観光的なルート考えたのが中央幹線ということです。中央幹線については

あまり詳しい説明が無かったですが、基幹路線という位置づけで審議するのでしょうか。

(事務局)

過去の会議の議論の中でも観光支援としてのバス交通という話がありました。具体策を示していこうとして、仮のルートを示していますが、これも幹線として整理しています。今後、地域に入って行く中でこの位置づけが変わることもありますが、いったんこのような整理しており、現時点で基幹路線としてのご審議の対象には考えておりません。

(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)

機能分類図の基幹路線で青く引っ張ってありますが、基幹路線という位置づけはまだ保留という扱いですか。そこは整理しておかないと今日協議した中でこの中央幹線線も基幹路線として協議が整ったことになってしまいます。

(事務局)

受け賜りました。申し訳ございません。

(名古屋大学環境学研究科教授)

中央幹線も示してあるので、意見は貰ったほうがいいのではないですか。今度の会議にて、地域でまとまったからといわれたら、この会議は何をやっているのかという話になります。

北部幹線を考える上では上池の結節点がとても大事だと思います。今日、亀崎からバスに乗ってここへ来ましたが、亀崎地区から3人ほど乗って来きました。その方々は乗り換えになるということなのです。そうすると乗り換えがスムーズでないといけないですが、乗り換えの上池をどうやって整備するのかと

いうことをある程度言っても貰わないと困ります。これでやりますとって後で、ふきっさらしの停留所になってしまうと、そんなはずじゃなかったとなってしまう。

(事務局)

中央幹線についても是非ご意見をいただきたいと思います。上池の結節点については、市役所のバス停のように、雨風がしのげる物を設置したいと考えています。

地区路線と基幹路線の乗り継ぎについては、ダイヤを合わせ、あまり待ち時間が無いよう、地区路線バスが着いてすぐに基幹路線バスが来るようなダイヤを作りたいと考えています。

(名古屋大学環境学研究科教授)

亀崎有脇線は、まだ決まっていますが、亀崎駅周辺とかで乗ると片方に循環が長く、もう片方は短いという非常に偏りが大きい路線になる恐れもあると感じています。亀崎駅が中心になる路線なので亀崎駅を中心に八の字で両方とも同じ様な時間でこられるけど上池はそこから外れているので、行きはスムーズで帰りは大回りになる可能性があります。

亀崎線の今のルートを見ると、外れている地域が、新居とか平地になります。幹線も亀崎有脇線に行かないところはどうカバーしているのか、また、通らなくなるルートもあるようですので、そういうところを説明していただきたい。これはこういう意図でこっちにしたとか、そういうことを言って貰う必要があります。また、比較が出来ないので、同じところに現行のルートを書いておいていただきたい。

(事務局)

今の上池線は乙川新町交差点から右折し、乙川駅の前から北上して畑田町のところを通って行く路線です。

(市民公募委員)

新しい路線では亀崎から市民病院へ行くにはどこで乗り換えをすればいいですか。

(事務局)

亀崎循環線ですと上池のバス停が乗継拠点になります。あるいは亀崎駅からJRで半田駅まで来ていただいてそこからバスに乗ることもできます。

(市民公募委員)

そこからメインストリートのバスに乗るということですか。

(事務局)

そういった場合の乗り継ぎについての料金はまだ決まっておりませんが、無料にしたいと考えています。

(市民公募委員)

今は半田市民病院に1本で行けるので、再編後より今のほうが早く行けます。

(事務局)

今の亀崎線は、亀崎から知多半田方面に、平日6本しかありません。そのバスの時間に合わせればもちろん早く行けますが、なるべく沢山の本数を走らせようという考えの中で、亀崎循環線は小さなバスできめ細やかに回らせていただいて、乗り

継ぎして多くの方がこちらの半田のメインストリートに行ける仕組みを作っていきたいと思っています。

(市民公募委員)

やっぱりちょっと考えますよね。乗り継ぐと時間は掛かるし、料金は今と一緒くらいになります。料金はほとんど一緒で時間は余分に掛かるということになるのではありませんか。

(事務局)

上限は 200 円と考えておりますので、地区路線に 100 円で乗っていただいてその後に基幹路線に乗っていただいた方は残りの 100 円を払っていただくといったことを考えております。

(名古屋大学環境学研究科教授)

乗り継ぎは本来だったら割り引かないといけないくらいです。わざわざ乗り換えてもらうのだから全国的にはそうやっているところもあります。乗り継いだ方が安いというふうにしてるところもあるくらいです。あるいはポイントを付けるとかもあります。そのため乗り継ぎ無料という考えです。

間違いなく市民公募委員さんは不便になります。もともと決まった時間に乗ることにしていて、家の近くに停留所があつて半田病院に行ける人は不便になります。しかし、その不便を一つ緩和するのは、亀崎有脇線が 1 時間に 1 本走り乗り換えが出来るので今までだと 2 時間に 1 本ぐらいしかないのが 1 時間 1 本にはなります。それから亀崎有脇線がいろんなところに行くので、いろんなところの人が 1 時間 1 本で乗り継いで半田病院に 200 円で行けることになり、より多くの人が亀崎駅とかいろんなところへ行けるようになります。もともとバスがなかったところも同じサービスになります。それでもカバーできない停

留所があるので、そこは注意しなくてはなりません。

(事務局)

平地、乙川東小学校前、新居は注意が必要になります。

(亀崎地区代表区長)

もともと線路の南側はバスが無いところであり、乙川に行くにも亀崎に行くにも不便です。

(事務局)

少し色分けをしたところが地区路線協議会を作っていただいて地区路線Bを運行していただくというような方法をお願いしたいと思います。

(名古屋大学環境学研究科教授)

そこで作っていただいて、ある程度乗っていただける確証が持てれば、1乗車100円になりますし、どこかで乗り継いだら、ある程度負担が軽減されるということです。

(会長)

常滑線と北部幹線のあり方につきましてはご承認がいただけるようでありましたら拍手をお願いいたします。

(全委員)

承認

(会長)

ありがとうございます。本日の議事は以上となります。

<p>5. その他、情報交換</p>	<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)</p> <p>前回の協議会の際に網形成計画を年内かもしくは年度内に策定するとありました、現時点での策定期間の目標はいつでしょうか。再編事業を目指すということでしたが、それはどういう位置づけでしょうか。恐らく平成30年10月を目標に再編されるのは変わっていないと思いますが、そこに国の再編事業の認定を受けるのか、スケジュール的なことを教えてください。</p> <p>(事務局)</p> <p>網形成計画につきましては、年内あるいは年度内と前回説明しましたが、まだ地域に入ってお話しする機会が何回かございますので、年度内の策定を目指したいと思っております。並行して再編実施計画にも取り掛かっておりまして、平成30年10月からの実証運行前に策定したいと思っております。</p> <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)</p> <p>30年10月に再編事業の実施でよろしいでしょうか。</p> <p>(事務局)</p> <p>そのとおりです。</p> <p>(名古屋大学環境学研究科教授)</p> <p>全国的には再編事業は、決めると5年間変えられないということが多いですが、そうではなく、なるべく変えない方がいいけど変えることはあると考えてほしいです。平成30年10月には路線を変えるので再編計画もやらなくてははいけません。</p> <p>先ほどの質問は、中央幹線はどこで議論するのか、地区路線Aはどこで議論するのか、地区路線Bはいつ募集してとかやっ</p>
--------------------	--

ていくか、この会議はいつやるのかというスケジュールの見取り図があるとわかりやすいということだと解釈しています。

(事務局)

この会議は1月と3月にやりたいと考えております。

地区路線Aにつきましては亀崎有脇地区の方にお話しをさせていただくのが11月にあります。その後12月から1月にかけてもう一度開催したいと思っております。

青山成岩地区につきましても年内にお話しをさせていただきたいと思っております。

中央幹線についても年内に地域へお話しをすると共に関係機関とも協議をしていかななくてはいけないと思っております。

全体的なスケジュールについては、もう少し分かりやすいものを皆さんにお配りしたいと思っております。次の会議の場ではなくて郵送等でなるべく早く送らせていただきたいと思います。

(名古屋大学環境学研究科教授)

そのスケジュールだと不可能な気がしています。1月に案になり、それでパブコメをして3月に策定ですよ。パブコメにかけるということは大きく変わるということはあってはならないと思っております。今日は中央幹線も議論するとなると11月か12月に必要ではないですか。11月の後半以降に亀崎有脇と青山成岩の内容をやって、1月に計画案を作るとすると、北部幹線はもう固定しておかないといけません。3月に策定をして6月に再編実施計画の議論という感じじゃないですか。6月末に補助金の申請があるからそこでやらなくてはいけないと思っております。来年6月までに4回というのが標準かなと感じます。

(事務局)

また、皆さんにいろいろご支援ご協力いただかなければいけません。そのようなスケジュールで調整させていただきますので、よろしくお願いいたします。

(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)

再編事業まで見据えると、ある程度の再編の路線というものも網形成にうたわないとはいけません。そうすると非常にタイトですが、1月には地区路線Aについてほぼ固まった段階でないと厳しいという気はします。

(名古屋大学環境学研究科教授)

再編事業というのが何なのか説明はありませんが、国のいろんな優遇が得られるようになります。大きな再編をやる時には申請しておきたいものなので、いろいろ事務的にやることもありますが、運賃の低減やそのほかのことをやろうとすると国からの支援も沢山いただけるようになります。

急ぐ必要は無いと思っていますが、基本的にはそんなに寝かせてもいい物が出来るわけではないので、平成30年10月を目指す先程のスケジュールになると思います。

(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)

再編事業の認定となるとクリアしなければいけない基準が多く、大変ではあります。私どもも本省に相談しつつ、認定を受けられるよう支援していきたいと思っています。

(愛知県振興部交通対策課)

常滑線に関しては、地域間幹線として県の方で計画を作って補助金を出しているため、国の締め切りが6月末となっております。

り、その前に県の締め切りがあるので、そこまでに作業が必要になります。ですので、6月末までに決めるということになると、今回の図では青山駅に入るとい程度のものなので、後の変更対応で国が認めていただければと思います。その辺の調整がいますと思います。

(名古屋大学環境学研究科教授)

運賃のこともあります。

(愛知県振興部交通対策課)

運賃が決まらないと全く計算ができません。

(会長)

承りました。スケジュール管理に努めていきます。

(名鉄知多タクシー株式会社)

タクシーツアーについて説明

(特定非営利活動法人半田市観光協会事務局長)

彼岸花が今年はとてもいい感じで、この週末が一番いいところで終わると思います。今日の午前中も東海テレビのスイッチで半田を紹介していただいている、問い合わせ電話がいっぱいあります。先ほど紹介があったツアータクシーに乗って南吉記念館まで行った方が、帰りはタクシーを呼んで違う施設を見るというのが今年はかなり増えてますし、周遊の無料バスがアイプラザから半田運河・蔵のまち、新美南吉記念館、赤レンガと周遊していますが、乗り切れないうらいあふれています。その際は帰りにタクシーを呼ばれてアイプラザまで帰ってくるというお客さまがおおいです。バスとタクシーと歩くことを非常に

今年も駆使して彼岸花と周辺の観光施設を楽しんでいただいているのが、多いです。

そういう使われ方をされるお客さまが増えてきて、来週末の山車祭りも控えておりますので、皆さんご協力のほど、よろしくお願いいたします。

(事務局)

タクシー業界だけが勝つとかバス事業者だけが勝つということではなくて、この地域全体でみんなが勝てるような形が出来ていければと思っておりますので、引き続きこの会議もよろしくお願ひします。

以上で本日の会議は全て終了とさせていただきます。委員の皆さま方、長い時間ありがとうございました。