

令和2年度 第2回半田市地域公共交通会議事録

開催日時	令和2年12月24日(木)	14時20分～16時20分
開催場所	半田市役所 大会議室(4階)	
会議次第	<p>1. 開会</p> <p>2. あいさつ(会長)</p> <p>3. 協議事項</p> <p>(1) 半田市地域公共交通網形成計画の計画期間の延長について</p> <p>(2) 地区路線B(岩滑小線)の報告と継続基準について</p> <p>(3) 地域公共交通確保維持改善に関する事業評価(案)について</p> <p>4. 報告事項</p> <p>(1) 地域間幹線事業評価票について</p> <p>(2) 地区路線Aの実績と市民アンケートについて</p> <p>(3) 地区路線Bの現状について(成岩・瑞穂・有脇地区の進捗状況)</p> <p>(4) いいかも!半田 冬キャンペーンによる利用促進について(地区路線Aごんくる半田中央線1日フリー切符)</p> <p>(5) 地区路線Aごんくる・地区路線B岩滑小線における、光触媒を用いた抗ウイルス・抗菌対策の実施について</p> <p>(6) バス停留所安全性確保対策について</p> <p>(7) 半田市巡回バスを考える会からの要望について</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>知多乗合株式会社代表取締役社長</p> <p>安全タクシー株式会社代表取締役社長</p>	

	<p>愛知県タクシー協会知多支部長  公益社団法人愛知県バス協会専務理事  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（代理）  名鉄知多タクシー労働組合執行委員長  愛知県知多建設事務所維持管理課長（代理）  愛知県半田警察署交通課長（代理）  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  半田商工会議所専務理事  <b>【社会福祉法人半田市社会福祉協議会事務局長】</b>  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  <b>【豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 准教授】</b>  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  <b>【名古屋鉄道株式会社中部支配人】</b>  愛知県都市整備局交通対策課担当課長（代理）</p>
事務局	<p>防災監 柘植信彦  防災交通課 主査 間瀬勝信  主事 浅井隆之  事務員 中村公星</p>

傍聴者	5名
-----	----

次 第	議事概要
2. あいさつ	(会長あいさつ)
3. 協議事項  (1) 半田市地域公共交通網形成計画の計画期間の延長について	<p>(事務局)</p> <p>資料1に基づき説明。</p> <p>加えて、豊橋技術科学大学建築・都市システム学系准教授松尾委員によるコメントを代読。</p> <p>(豊橋技術科学大学建築・都市システム学系准教授)</p> <p>資料1-1について、案1で異論ありません。</p> <p>大病院の移転は、地域公共交通およびまちづくりの基盤と需要を大きく変えるものだと思いますので、それを踏まえた次期計画とするのが良いと思います。</p> <p>また、資料1-2について、一般論として、目標値は、趨勢で達成できるものでは不十分である一方で、計画する事業規模に対してあまりにも現実的でない高い目標にしてしまうと、その目標値自体の信用性がなくなり評価指標としての価値を持たなくなってしまう懸念があると考えられます。従って、今回の場合は、やはり総合計画指標からのトップダウンのみで決めてしまうのではなく、現在計画している事業規模を勘案し、事業がうまく行けば到達できそう、という目標値が良いかと思えます。と言うのは簡単で決めるのは簡単ではないですね。通常は、過去のデータから趨勢も見ておく必要があるのですが、今回の場合は大きな路線再編があったばかりでデータも蓄積されていない状況ですので、地区路線Aの利用者向上と地区路線Bの新路線運行開始という事業を見込んで、1400/日というのはある程度妥当な範囲の値だとは思いますが。</p>

(会長)

何かご意見、ご質疑があればお願いしたい。

(半田市議会議員)

資料1-2に各路線の目標値が掲載され、路線名に成岩東・瑞穂・有脇の名称の記載がある。これらの路線はいつごろ導入予定か。

(事務局)

新規路線の進捗状況は後程説明させていただくが、令和3年の夏～秋ごろを目途に導入予定である。

(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(代理))

元々の目標の2,700人の基準では算出方法に問題があったのか、目標は適切だったが事業がうまく進まなかったのか、どちらか教えてほしい。

(事務局)

実績がなく定量的な目標設定が不可能であったため、定性的なデータからの算出となった。当時のアンケート結果に基づき、「不便だから利用しない」という人の割合が好転すると仮定しての算出であったため、実態と乖離した目標数値となっている。この点を修正したいと考えている。

(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(代理))

令和7年の1,700人は病院移転での増加とあるが、これについても説明が欲しい。

(事務局)

令和7年までの既存路線の利用促進や新規路線の導入と合わせて、病院移転というインパクトで1,700人という数字の到達を想定するもの。病院の移転により、移動ニーズが点在する形

	<p>になるので、現時点よりも倍以上の需要が発生すると見込んでいる。</p> <p>(公益社団法人愛知県バス協会)</p> <p>コロナ禍の影響でバス事業者の実績が全国的にも落ち込んでおり、政府も新しい生活様式への転換を推進している中で、平成 30 年度や令和元年度の実績に戻すことが精いっぱいではないか。</p> <p>(事務局)</p> <p>ご指摘を踏まえて、コロナ禍の影響を現行案よりも反映した形に修正させていただく。本日は詳細数値の確定というよりも推計方針までご審議いただければよいと考えている。</p> <p>(半田地区代表区長)</p> <p>各地区路線の目標設定が一律であることに違和感がある。それぞれ地域ごとに違いが生じるのではないか。</p> <p>(事務局)</p> <p>これからの新規地区路線に関して一律になっているのは、実績がないため継続基準をクリアする値を設定していることによる。ご指摘のとおり各地域で条件は違うので、実績が出た段階で適宜見直しを行う。</p> <p>(会長)</p> <p>それでは、計画の延長は案のとおり、目標値はご指摘を踏まえて修正する前提で賛同いただける方は拍手をお願いしたい。</p> <p>(一同拍手)</p>
<p>(2) 地区 路線B (岩 滑小線) の 報告と継続</p>	<p>(事務局)</p> <p>資料2に基づき説明。</p> <p>加えて、豊橋技術科学大学建築・都市システム学系准教授松尾委員によるコメントを代読。</p>

基準について

(豊橋技術科学大学建築・都市システム学系准教授)

資源は無限ではないため、半田市全体の地域公共交通の持続可能性も見据えて、このような継続基準を決めることは必要だと思います。しかしながら、継続の判定時期などについては、懸念があります。

この規模の地区路線で地区住民が主体となって進めたような場合で、当初想定された利用に達するまでには、経験上、早くても2～3年程度かかるように思います。その間には、路線の認知やバス利用方法の浸透、バスを中心とした生活スタイルへの転換、ロコミでのバス利用の波及、利用者促進の取り組みの工夫などがあってだんだんと利用がされるようになっていきます。従って、新路線がその基準を下回ったとしても、少なくとも、なにが問題であったか、それを解決するためにはどんな取り組みをすればよいのか、その取り組みの結果として基準を上回るようになったか、いわゆる PDCA を実施する時間的余裕は必要だろうと思います。

また、今回決める基準が半田市の地域公共交通において果たして適切であるかを判断するのは簡単ではありません。それを今後判断していくためにも、新しく運行させる路線について単に基準を満たさないとしても、ある程度データ収集という意味でも、少なくとも数年は継続していくことが重要ではないでしょうか。

加えて、上述したことは通常の社会情勢でもいえることですが、現在はコロナ禍であり短期の将来状況が不透明であることを踏まえると、やはり、早計に判断することは適切でないと思われる。

(会長)

何かご意見、ご質疑がありましたら、お願いしたい。

(愛知県タクシー協会知多支部長)

岩滑小線の利用実績の報告に関して、時間ごとや曜日ごとの利用実態も数値として把握しているか。

(事務局)

把握している。

(愛知県タクシー協会知多支部長)

継続基準に収支率が掲げられ、実態把握できているのであれば、例えば利用の少ない時間の運行を減らして、全体の運行経費を削減することで収支率の改善を図るという手段も考えられる。

(事務局)

今後利用が伸びなかった場合の改善策として、いただいたご提案を岩滑のバス会と共有させていただく。

(半田市議会議員)

継続基準に関して、導入の翌年度に判定するという案が早すぎると思う。バス移動の文化がすでに根付いている街ならわからなくもないが、現在の半田市の状況だと、この短期間で結果が出るのか懸念がある。今は新たな公共交通を構築している段階で、構築しながら高い成果を出すのは現実的に難しいと思う。

(事務局)

先生からも継続基準に対してご意見を頂戴しているところで、総合すると、新規バスの定着のため、また、基準の適切性を計るためにも一定程度の期間が必要だという点で共通していると思う。また、コロナ禍であるという点での考慮も必要だとのこと指摘も踏まえて、折衷案として、コロナ禍を判定期間から

	<p>除外するということを提案させていただく。コロナ禍がいつ収束するか不明瞭であり、年単位の期間を要するとすれば、その時点では現在と環境も変わっていると思うので、継続基準については引き続き協議させていただきたい。</p> <p>(半田市議会議員)</p> <p>そういった対応が必要だと思う。また、例えば小中学生は無料にするなど、子どもたちにバスを身近な交通手段、くらしの足と理解してもらうための取り組みも検討いただきたい。</p> <p>(事務局)</p> <p>利用促進策の一つとして検討を進めさせていただく。</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(代理))</p> <p>継続基準に関して、1回の判定で決定するのではなく、2年連続で下回った場合といったルールで運用している自治体もあるので、参考としていただきたい。</p> <p>(事務局)</p> <p>基準設定の参考にさせていただく。</p> <p>(会長)</p> <p>当議題については、多くの委員の皆様から御意見をいただき、先生からも判定の引き方が急ぎ過ぎではないかということであるので、先生に相談をさせていただき、再度、事務局にて今回いただいた御意見を反映する方向に修正することを前提として、地区路線Bの継続基準を設けることについて御承認いただけるようであれば拍手をお願いしたい。</p> <p>(一同拍手)</p>
<p>(3) 地域公共交通確</p>	<p>(事務局)</p> <p>資料3に基づき説明。</p>



<p>保維持改善に関する事業評価(案)について</p>	<p>加えて、豊橋技術科学大学建築・都市システム学系准教授松尾委員によるコメントを代読。</p> <p>(豊橋技術科学大学建築・都市システム学系准教授)</p> <p>全体として特段異論はありません。</p> <p>(会長)</p> <p>何かご意見、ご質疑があればお願いしたい。</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(代理))</p> <p>コロナ禍により全体の利用者数としては減少していても、良くなった部分というのはあると思うので、プラス面についても記述してほしい。</p> <p>(事務局)</p> <p>ご指摘を踏まえて修正させていただく。</p> <p>(会長)</p> <p>いただいた意見を参考に表現を修正することを前提に、承認いただける方は拍手をお願いしたい。</p> <p>(一同拍手)</p>
<p>4. 報告事項</p> <p>(1) 地域間幹線事業評価票について</p> <p>(2) 地区路線Aの実績と市民ア</p>	<p>(事務局)</p> <p>資料4～9に基づき、報告事項を一括して説明。</p> <p>加えて、豊橋技術科学大学建築・都市システム学系准教授松尾委員によるコメントを代読。</p> <p>(豊橋技術科学大学建築・都市システム学系准教授)</p> <p>※資料6-10、西尾市の取り組みに関連するコメント</p> <p>西尾市の「いこまいかー」については、近年利用者数も増加傾向であり、西尾市としては前向きに評価していると思います。しかしながら、やはり最初から想定通りうまくいったわけ</p>

<p>ンケートについて</p> <p>(3) 地区路線Bの現状について (成岩・瑞穂・有脇地区の進捗状況)</p> <p>(4) いいかも！半田冬キャンペーンによる利用促進について (地区路線Aごんくる半田中央線1日フリー切符)</p> <p>(5) 地区路線Aごんくる・地区路線B岩滑小線における、光触媒を用いた抗ウイルス・</p>	<p>ではなく、事務局さんの利用促進取り組みへのご尽力、民生委員さんのきめ細やかなご協力、事業者さんの親切なご対応などの結果として、前向きになってきていると考えています。従いまして、半田市で導入する場合には、もちろんそのような取り組みもセットであることを念頭に検討していく必要があると思います。</p> <p>また、具体的な話として、地区路線 B として導入するのか、別の枠組みとして導入するのか、その場合の上述の「基準」をどのように定義するのか、他公共交通手段や様々な施設(例えば買い物施設など)との連携も踏まえた目的地設定や料金設定などを詰めていく必要があると思います。</p> <p>(1) 地域間幹線事業評価表について (意見なし)</p> <p>(2) 地区路線 A の実績と市民アンケートについて (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(代理))</p> <p>市民アンケート等の結果については今後公表されるのか。また、今後の計画に活かされるのか。 (事務局)</p> <p>結果は公表する。3,000 人への郵送アンケートで、平成 28 年に行ったものと同程度の回答をいただいた。恣意的にならないよう市民に分かりやすい形に編集し、報告・公表していく。</p> <p>(3) 地区路線 B の現状について(成岩・瑞穂・有脇地区の進捗状況) (半田市議会議員)</p>
---	--

<p>抗菌対策の実施について</p> <p>(6) バス停留所安全性確保対策について</p> <p>(7) 半田市巡回バスを考える会からの要望について</p>	<p>岩滑小線は一部市外への運行を始めたが、市外へ運行することは今後もあると考えてよいのか。</p> <p>また、成岩地区の路線案に関して、青山駅～成岩駅は路線が充実することになるが、半田・常滑線と並走する格好になっており、既存路線との利用者の奪い合いにならないか、全体として利用が伸びるのか懸念がある。</p> <p>(事務局)</p> <p>市外への運行について、行政区域で生活圏が完結するとは考えていないので、需要が高く実現可能であれば行政域を超えた運行区域の設定も視野に入れている。</p> <p>成岩の路線案について、当該地域は過去にも現在の半田・常滑線に並走する形で鴉根線という路線が知多乗合により運行されており、一定の利用者がいた地域である。地元によれば廃線によってバスを利用しなくなってしまったということで、今回の路線導入は潜在する利用ニーズを掘り起こすものであり、他路線の利用者を奪うのではなくシェアの拡大に繋がるものであるため、バス会の活動を開始した。</p> <p>(半田市議会議員)</p> <p>交通空白地域は他にもある中で、他から声がないから進めているのか、それともこれらの地域は優先的に進めているのか。</p> <p>(事務局)</p> <p>優先的に進めているということはない。ただ、今後同時に多くの地域からバス会設立の要望があった場合は、並行して取り組める数に限界があるので、その場合は過去に路線が走っていた地域かどうかなどで優先順位は付けざるを得ない。</p> <p>(4) いいかも！半田 冬キャンペーンによる利用促進について (地区路線 A ごんくる半田中央線 1日フリー切符)</p>
---	---

	<p>(意見なし)</p> <p>(5) 地区路線 A ごんくる・地区路線 B 岩滑小線における、光触媒を用いた抗ウイルス・抗菌対策の実施について</p> <p>(意見なし)</p> <p>(6) バス停留所安全性確保対策について</p> <p>(意見なし)</p> <p>(7) 半田市巡回バスを考える会からの要望について</p> <p>(意見なし)</p>
<p>5. その他 (情報交換等)</p>	<p>(会長)</p> <p>せっかくの機会であるため、お伝えしたい情報等があればご発言をお願いしたい。</p> <p>(愛知県都市整備局交通対策課担当課長 (代理))</p> <p>当日配付資料に基づき、令和3年1月15日開催「公共交通活性化セミナー」について案内。</p> <p>(会長)</p> <p>以上で、本日の議題は全て終了しました。委員の皆さま、長い時間ありがとうございました。これを持ちまして、半田市地域公共交通会議を終了とさせていただきます。ありがとうございました。</p> <p>～終了～</p>