

平成29年度 第3回半田市地域公共交通会議事録

|        |  |               |
|--------|--|---------------|
| 開催日時   | 平成29年12月20日(水)   | 14時20分～16時00分 |
| 開催場所   | 市民交流センター ホール   |               |
| 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) ぐらしの足市民会議について</p> <p>4. 協議事項</p> <p>(1) 地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会の資料について</p> <p>(2) 半田市地域公共交通網形成計画(素案)</p> <p>① 基幹路線(一部修正)</p> <p>② 計画の目標</p> <p>③ 計画の目標を達成するために行う事業・実施主体</p> <p>1. 公共交通の種類とサービス水準の設定</p> <p>2. 公共交通ネットワークの再編</p> <p>3. 公共交通の利用促進施策</p> <p>4. 事業の実施スケジュールと実施主体</p> <p>③ 計画の達成状況の評価に関する事項</p> <p>5. その他・情報交換</p> |               |
| 出席委員   | (会長)   |               |
| 【欠席委員】 | 半田市 副市長  |               |
|        | (委員)   |               |
|        | 知多乗合株式会社取締役バス営業本部長   |               |
|        | 安全タクシー株式会社代表取締役  |               |
|        | 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(代理)  |               |
|        | 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>名鉄知多タクシー労働組合執行委員長<br/> 愛知県知多建設事務所維持管理課長<br/> 愛知県半田警察署交通課長（代理 交通課規制係警部補）<br/> 亀崎地区代表区長<br/> 乙川地区代表区長<br/> 半田地区代表区長<br/> 成岩地区代表区長</p> <p>【半田商工会議所福祉共済課長】</p> <p>社会福祉法人半田市社会福祉協議会事務局長<br/> 半田市老人クラブ連合会会長<br/> 特定非営利活動法人半田市観光協会事務局長<br/> 一般市民（市民公募）<br/> 名古屋大学環境学研究科教授<br/> 半田市総務部長<br/> 半田市建設部長<br/> 半田市市民経済部長<br/> 半田市福祉部長<br/> 半田市議会議員<br/> 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）<br/> 愛知県振興部交通対策課主幹</p> |
| 事務局 | <p>防災監 齊藤清勝<br/> 防災交通課 副主幹 間瀬恒幸、事務員 大岩亮太</p>   |
| 傍聴者 | 3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。半田市副市長の堀寄敬雄と申します。今日は、このクラシティにお越しいただきましてありがとうございます。</p> |

今日は、私を含め市の幹部職員も、市役所前のバス停から路線バスを使ってこちらに参らせていただきました。

実は、久しぶりのバスだったので、感動してこちらへ乗って来たのですけれども、私たちだけかなと思ったら他にもお客さんが乗っておられ、ほっとしております。

さて、このクラシティですけれども、せっかくの機会ですので皆さんにご紹介させていただきたいと思います。平成18年に市街地再開発事業ということで、半田市が名鉄駅前一体を区画整理する際に造ったビルであります。地上17階建です。

1階と2階につきましては、民間事業者が商業施設として所有し、営業されている、商業施設フロアになっております。

3階は、半田市が買い取りまして、市民交流センターという市の施設になっております。その上には、4階・5階・6階と駐車場があるのですが、4階・5階については半田市が駅前の駐車場として管理している市営駐車場であります。6階については、この上のマンションに住まわれる住民の方々の駐車場となっております。そして、7階から17階までが“ライオンズタワー半田”というマンションであります。7階以上のマンションについては好評を得ている施設であります。1階・2階の商業施設については少し寂しいような状況もありまして、知多半田駅前の賑わいを取り戻す為には、このビルの1階・2階を何とかしなければいけないのではないのかなと考えている施設であります。

どこの市町もそうなのですが、こういった駅前に造った再開発ビルというのはあまり運営状況が好ましくないものが殆どであります。そういう意味では行政が抱える事業の中で、今皆さんにご検討いただくコミュニティバスと申しますか、

|  |  |
|--|--|
|  | <p>公共交通もなかなか難しい事業でありますし、再開発ビルの運営にしてもなかなか難しい事業だと思っております。</p> <p>さて、この公共交通会議につきましては、12月の下旬に、市内の5つの地区で、「くらしの足の市民会議」というものを開催させていただいております。主に地域循環バス路線について、いろいろな地域でご意見を伺っております。この運行につきましては後ほど事務局からご報告をさせていただきます。</p> <p>そして本日は皆さま方に、「半田市地域公共交通網形成計画」につきましてご審議をいただきたいと思っております。年明けにはパブリックコメントを求めていきたいという計画でおりますので、どうか今日も屈託の無い色んなご意見をいただきますようよろしくお願いいたします。</p> |
| <p>3. 報告事項</p>   | <p>(事務局)</p> <p>説明</p>   |
| <p>4. 協議事項</p> <p>(1) 地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会の資料について</p> <p>(改) 確保改善事業の自己評価について</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>中部様式-1の様式に基づいて、2月に「第三者評価委員会」という、大学の先生方と私共の官公を含めまして、実際に半田市さんが調査事業としてやってきたものやそのほかの事業に対する評価についてアドバイスいただきます。</p> <p>その中で、資料2別添1の“実施の適切性”は、予定通り実施したこともありますが、中部様式-1にアンケートの結果としてこういうことが見えてきたという事を書いているので、それを箇条書きで書き込まないと、何の為にやったのかわかりません。中部様式-1と調整をしていただきたいと思っております。</p>  |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>(事務局)<br/>ご指摘のとおり修正させていただきます。</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)<br/>議事次第のタイトルですが “地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会の資料について” ではなく “自己評価” ということにしてください。 “確保改善事業の自己評価について” というタイトルでお願いできますでしょうか。</p> <p>(事務局)<br/>修正させていただきます。</p>  |
| <p>(2)<br/>半田市地域公共交通網形成計画 (素案)<br/>① 基幹路線 (一部修正)</p> | <p>(事務局)<br/>説明</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)<br/>今まで日本福祉大学を拠点にする話がなかったところで、スクールバスを混乗するというのは、生産性向上になります。一般路線に生徒が乗って、なおかつ市民も乗るという路線を構築することは国の方針に沿った形であり、非常に良いことだと思います。大学とダイヤ等調整する必要があるかと思いますが、よろしくお願ひします。</p> <p>(事務局)<br/>日本福祉大学は、自分達でバスを運行していますが、両方がお互いメリットある関係が作れればと思います。今後、細かい協議をさせていただきます。<br/>大学の近くには半田東高校もありますので、高校生の利用も生まれるという期待は持っております。</p> |

(半田市議会議員)

半田病院の移設場所が変更になり、常滑線の延伸を止めたということですが、まだ現在の場所の数年は半田病院があるということと、次に病院がどこに建つかもまだ決まっていない状態で、延伸を止めてしまうのはいけないのではないのでしょうか。

(事務局)

この路線は知多バスが大型車両で運行しています。今の大型車両をそのまま現病院に乗り入れて、回転空地でぐるっと回ってくるという事が難しいです。もともと新病院を現職員駐車場に建設すれば、十分なバス回転空地の確保も出来ることを前提に、将来的に常滑線を延伸したいと考えていました。そのため常滑線を延伸することは物理的に無理があるのではないかとということで、本日ご提案させていただきました。

(市民経済部長 笠井委員)

中央幹線を地区路線にした場合、実施時期がどれくらい遅れるのか、教えていただきたいです。

(事務局)

協議が進んでいけば、同じタイミングで走ることも有り得るかと思います。現段階の予定といたしましては、68ページをご覧くださいと思います。中央幹線に替わるものを岩滑線と観光循環線に置き換えさせていただきまして、平日は岩滑線と称しまして、買物客と地域の方の暮らしの足を守る路線を走らせたい。土・日・祝日については観光循環ということで、観光施設を巡回するというような路線を作ってい

きたいと思っております。このスケジュールで行きますと、31年の下期に実施させていただきたいと思っております。先ほども申しましたように、協議の進行次第では、平成30年の10月に実証運行という格好をとることもあり得ます。

(名古屋大学環境学研究科教授)

半田病院への延伸は、半田病院が移転した時に乗り入れるということでしたが、その前から乗り入れるのが本来だと思っています。それは移転した場合であってもそれまでバスで通ってくれていた人が通い続けてくれるというのがあるということです。そうでなく、今バスが不便で、移転した場合は、元々バスで行けるところが移転後もバスで行けるといふこととは全然違います。そういう意味では出来る限りあった方が良いでしょう。

ただ、現状だと転回するところが無い、あるいは道路転回、または知多半田駅まで回送で戻らないといけない、トイレも必要だと思われるので、簡単ではないです。

しかしメインストリートと位置付けているので、小型車両の岩滑線・観光循環線も通りますが、常滑線の全部とは言わず、病院とか半田市役所出勤の時とかだけでも配慮することができないかとも思います。ただし、取り回しが大変です。市民の皆さんにも半田病院が移転しても、きちんと行けるといふメッセージとしても大事なかなと思っています。半田駅や蔵のまちとかに常滑から行けるといふのもポイントかなと思います。

それに関連して、半田に行くということがわかりやすくするために“常滑線”を“半田常滑線”にして欲しいです。

中央幹線が岩滑線・観光循環線になったことは車両が小さくなり、開始次期も遅れる見込みであるといふのは、とっても重いことです。基幹路線でしたら地域の皆さんのご意見だ



けではなく、市としてやるという位置づけだったのですが、  
そうでなくなりました。

これは中央幹線として走らせた割には利用が多くないだろ  
う、それから地元の方にもそれほど乗っていただけないので  
はないかということで、降格になったということです。特に  
該当する地域の方はそう思ってもらいたいです。もし大事だ  
から早く走らせるということであれば、きちんと話し合うこ  
とで平成30年10月あるいは平成31年4月も十分に有り  
得るということです。出来れば足並みそろえて始まった方が  
良いかなと思っています。

(事務局)

常滑線につきましては、既にご承認いただいている通り、  
青山駅への乗り入れという大きなポイントを既に申し上げて  
おります。現在は鴉根線が半田病院へ乗り入れています、  
極めて利用が少ない状況です。調査結果からそういう現状を  
把握する中で、大型車両が現病院に直接乗り入れることが非  
常に難しい状況のため、今回の提案となりました。

また、知多バスとの雑談の中では、常滑線と北部幹線を一  
本にしてしまおうというような話もあります。そうすれば常  
滑線に乗れば板山から半田病院に近い市役所前バス停を經由  
して、直接北部の方まで行けるようになります。

(半田市観光協会)

観光協会としては、中央幹線が降格したところが非常に気  
にかかっています。

中央幹線であれば平成30年10月から動くと思っていま  
した。観光の点でいくと来年の10月から、愛知県の大規模  
観光キャンペーンが動き出すところで、二次交通が半田の中で



ある程度あるとお客様に呼びかけやすいため、観光分野のキャンペーンとタイアップできると考えていました。地区路線Aになって、岩滑線と観光循環線になった時に、どの程度コースとダイヤが変わるのか非常に気にかかります。仮に降格になっても確実に来年の10月から運行してほしいです。

観光循環線は土日祝日運行ですが、半田の観光がイベントで持っているという考え方がベースになっていると思います。

実は名鉄さんとのキャンペーンをしても、切符のプランで来られる方は平日の方が多くて、目的別で見られるところも平日で40代後半から60代くらいの方が多いです。

人数としての規模は小さいかもしれませんが、半田の観光の良さを知ってくださる方は、確実に平日も来ていただいているというのはここ数年の観光の現状です。それを盛り上げることを考えると、この平日と土日祝に観光と生活部分を分けるというのは非常にもったいないと思います。

外からのお客様が基幹路線で動いていく中で、半田の皆さんにも知ってもらい生活路線とタイアップするというのが本来の中央幹線の役割だと思いますので、再検討を期待します。

(事務局)

“地区路線Aの路線図”の2枚目になりますが、これはまだ地域としっかり話をしていないので、一旦市の方で考えた路線になります。オレンジ色が土日祝日の観光循環線、水色が平日走る岩滑線となります。知多半田駅を起点に西側は新美南吉記念館を通りながらごんぎつねの湯の中へ入り、東部の方は知多半田駅から市役所を経由して、“くらしの足の市民会議”の中で意見が多かったパワードームに向かう路線で

|                   |   |
|-------------------|---|
|                   | <p>す。平日の岩滑線は今まで行きにくかった新美南吉記念館、図書館、博物館への移動手段として考えています。</p> <p>ただ地区路線Aということで、これから地域の方と話し合う中で路線を見直したり、観光協会の方にもアイデアなどをいただきながら進めていきたいと思っています。</p> <p>開始時期は、議論が進み、来年10月に間に合うようでしたら、実施していきたいと考えています。</p>   |
| <p>②計画の目標について</p> | <p>(事務局)</p> <p>説明</p> <p>(愛知県タクシー協会)</p> <p>データの正確性としてサンレーさんも走っているけど、その正確性はどうですか。ここの現況値は平成28年度ですか。平成29年度なら今度の3月まで待っていただかないといけません、その辺はどうお考えですか。タクシーの利用者数ですが、うちでも絶対やりません。せめて台数しか出せないです。台数にしてもらわないと無理です。例えば発台数だけなのか、着なのか、どう捉えているのか、今の説明ではデータの出しようが無いです。</p> <p>例えば3社集めてきちんと説明していただかないと困ります。例えば名鉄タクシーだけ、勝手なこと出したって、サンレーさんや安全タクシーさんはどうなのかという話になりますし、その辺はちょっと不親切極まりないと思います。</p> <p>我々のデータは、例えば藤田という運転手がいくら稼いだかというデータしか持ち合わせていません。タクシー会社としては誰がどこに行ったかは何にも関係ないです。それからデータ抽出には、日報を1年間全部めくって勘定する作業があることを分かっていたいただきたいです。ましてや人員ベースでの集計は、うちでもやりません、それははっきりお断りし</p> |

ます。少なくともうちの中ではそれ以上の労力は費やせません。

ここにある11%の増加とは、どういうことですか。去年からうちも100%にはいかず、もっと働けと言わないといけない状況なのに11%と勝手に言うのですか。タクシーはそんな状況ではなく、運転手不足等により、お客さんを待たせている状況です。せめて現状維持であって、何とか100%が目標です。現状で言うと半田だけではなく、太田川とかでも同じです。例えば風営法が厳しくなって、夜お客がいないとか、色んな現状があって、知多半島自体ものすごく冷え込んでいます。名鉄タクシーグループの中でうちは最低で、前年比で言うと、95%だとか90%いくつが現状です。それを勝手に11%アップとするのは、失礼極まりないです。現状を全く踏まえていない計画になってしまうので、勝手に決めないでもらいたい。

(事務局)

申し訳ありません。人数については台数に変えさせていただきます。それと、丁寧さが欠けていたので、タクシーさんの利用台数の伸び率につきましても、もう一度お伺いして、話し合いの上、決めていきたいと思えます。

(愛知県振興部交通対策課)

45ページの“観光資源へ行く際に公共交通を利用する人の増加”の目標の根拠を確認すると、現況値を全体のバス利用者の増加率に乗じて設定しています。バス利用全体の目標値については、市民を対象にしたアンケートを元に出された数値です。観光というと外から来る人をどう取り込むかというような観点ですので、若干違和感があると思えます。た

だ、どうすればいいかは分かりません。観光としてこれだけ人を外から呼び込むという計画であれば、そういうデータをベースにするのはどうかと思います。

(事務局)

おっしゃられたとおり、そこに気づかなかったと思います。

観光協会さんや観光課と話をさせていただいて、増加率について見直しをさ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)

“観光資源に行く”という日本語はありますか。

(事務局)

観光地、観光イベントはございまして、それらを重ね合わせた造語としてそういった表現を使わせていただきました。

(名古屋大学環境学研究科教授)

“観光資源”というと普通は、観光地ではなく、観光地とか観光に来てくれる可能性があるもののことを言うと認識しています。例えば滝であれば、ただ水が流れているだけですが、道路を整備するとかイベントやるとか、そういうことで観光客が来てくれることになり、観光地になります。観光資源というのはまだ観光客が来ない、要するにポテンシャルを言うのであって、そういう意味で違和感があります。

観光資源に行くというのはあり得ますが、目標として観光資源に行くというのはあり得ません。

具体的に観光資源最寄のバス停というのは定義していますか。現状ではバスではあまり行けないので、これこそタクシーや南吉記念館等へ行ってその数を確認しないといけない

と思います。

(事務局)

45ページにあるとおり、観光資源最寄のバス停というのは観光施設、観光イベントの近くにあるバス停という定義になっています。

(名古屋大学環境学研究科教授)

図書館や博物館は、まず観光地・観光資源かどうかという議論があります。半田市はバスが無いところに観光地があるのでそこに行くために観光循環線の話が出ました。それから、半田運河蔵の街バス停というのは現状だと殆ど観光客には使えないです。

この3つで12人ですが、本当にこれを母数として良いのでしょうか。つまり観光流動は何でどうやって来ているのかということから積み上げて、その中の何%くらいはバスで来て欲しいとするべきと思います。

先程の観光協会さんの発言にあった通り、一体どういうふうに観光客がバスに乗ってきて欲しいかというのを、観光協会さんや関係者を含めてある程度企画され、そこで議論された路線について提案があった上で、観光循環線とか岩滑線は作っていかないといけません。あるいは基幹路線も意識しないといけません。そこの考察が無い状態ですが、それも踏まえて観光は考えないといけないと思います。

(半田市観光協会)

45ページに平成24年からの観光入込客数が掲載されており、市の観光課や愛知県の観光動向調査の中での施設とイベントの数値だと思います。おそらく観光振興計画とかと併

せながら、今回のベースとされたと思います。入込客数というのはどういう手段で来られたかはわからず、人数のカウントであったりします。今回はそれをベースに、毎年観光客数は上がっているとされています。

今も彼岸花の時期はタクシー会社3社、知多半田の駅前から定額のタクシーを4～5年間やっていて、お迎え料金もなしとするなどの試行をやっており、色んな公共交通を試しながら期間の中でより便利にするという工夫をしています。半田市長が平成27年に赤レンガやミツカンミュージアムがリニューアルして、“観光元年”と言いました。しかし、観光元年と言われて2年経ちますが、公共交通の部分で不足があって、十分に楽しんでいただけないとか、十分に集客が出来ないという状況です。そのような状況で入込客数の増加の部分だけ出してくるのは、混乱を招くと思います。ようやく施設がかなり整備されて、季節も含めて、どうお客様に楽しんでいただくか、その議論の出来る場所に来たというところではあります。あまり入込客数を用いて目標値は設定しない方がいいと思います。

(事務局)

入り込み客数自体は使っていません。施設の界隈にあるバス停の利用者数と最初に掲げた2.6倍を掛けて目標を設定しています。この入込客数は参考として掲載しています。決して入込客数が2.6倍に増えたということではありません。

(半田市観光協会)

平成28年のみでも、そんなにバス利用は伸びてなかったということです。

(事務局)

バス停の利用者が伸びていないということもあります。

(半田市観光協会)

入込客数は夜イベントや昼イベントでも関係なくカウントされますし、バス停がないところやバスが走っていない時間も多々あるわけなので、もうちょっと考えて目標を設定すべきだと思います。

(事務局)

目標値としてはこの入込客数は使っていません。

(半田市観光協会)

これをベースにバス停人数を計算するとずれると思います。

(名古屋大学環境学研究科教授)

観光資源の入込客数を算出基礎に使ってないならここに書いてはいけません。もっと前のほうに、“観光客はどんどん増えている”という基礎データでいいと思います。

そもそも観光資源と言っているところに近い停留所の利用者数を数えることで良いのかどうか、それを把握するのが容易かどうかということもあります。

観光循環線が出来たらどのくらい利用するかの目標が一番簡単だと思いますが、それだけだとつかめないだろうと思います。

一つの考えとしては、フリー切符みたいなものを利用する



ことです。観光地を周って、一日乗り放題と観光施設での特典を受けられるフリー切符を導入し、それが一日何枚発行するというのがシンプルだと思います。そうする、それに向け頑張れば良いということです。知多半田の駅等でそれを売ればいいです。あるいは名鉄さんがやられるようなキャンペーンとかでどのくらい来るかです。

ここはそういう目標の方が良いのではないのでしょうか。このアプローチではどれだけ頑張ってもなかなか人数が適切に把握できるか分からないし、どう頑張ったらいいかも不明確です。

目標は必ずしも1：1対応の必要はないですが、逆に取り組みやすいもので目標をセットした方がいいと思います。提案としてはそういうことがあると思いました。

(事務局)

企画切符の導入は利用促進として64ページに書いており、そういった取り組みもやっていきたいに思っております。

先生の方からアイデアをいただきました。ただ1日何枚売れることを目標にしたら良いのかということは、観光協会等にも相談をしながら、目標値を設定したいと思います。

(名古屋大学環境学研究科教授)

“中心拠点へ来訪”というのも、ほぼ同じようなことが言えます。

多くのところでやっていて、あまり上手くいっていないことですが、中心拠点、商店街、集客施設に行き帰るときに帰りの切符をおまけとして渡したり、中心施設のところで何か特典があるとかがあります。このように、企画的なもの売り、ただ往復するだけではなく、そこで色々やって欲しい

ということになります。そういうものを仕掛けて、参加店舗を100店くらいは集めるとか、実際に利用はどのくらいあるのかということがあると思います。ここで中心拠点内のバス停利用者数としたのは、名鉄とか JR に乗り継ぐ人も増えてほしいですが、クラシティをはじめ、中心地に来て欲しいというより大きな願いがあると思います。それをやろうと思うとこのような取り組みも必要だと思います。

(事務局)

少し検討をさ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)

昨日東京大学で授業しましたが、岡崎出身の学生がいました。岡崎にはまちバスがあり、商店街と一緒にあって色々な特典を出すという取り組みをやっていますが、バスの行き先が中岡崎駅で利用が多くありません。彼に「加藤先生はどう思っているのですか。」と質問されて、びっくりしました。

半田の場合、知多半田駅に戻る路線になっているので、今回はそういうことも仕掛けていけないと思います。どこかに書いてありますか。だから目標は、中心拠点でたまって来て行き帰りしてくれる人、という施策と一対になっていないと、難しいと思います。

(事務局)

分かりました。

(会長)

他に無いようですので、②の計画の目標につきまして、今ご意見のあったところを修正させていただくことを前提に、

ご承認いただけるようでしたら拍手お願いします。

(知多乗合株式会社)

今は、基本計画のところは全て説明が終わったという前提での話ですよ。それ以降はまだですか。

(事務局)

その後の内容についても質疑をいただいておりますが、時間の関係もあります。

(知多乗合株式会社)

事業者として一人でもお客様を増やす努力をしますが、それを前提にしても、53ページ以降の運行時間帯や運行頻度について精査し、バスを運行した場合の目標になると思います。あくまでも努力目標だと捕らえていただきたいと思います。

(会長)

ではそうさせていただくということですので、他にご意見、ご質疑はよろしいでしょうか。

(名古屋大学環境学研究科教授)

53ページについて、21時台が最終でいいか考えないといけません。例えば金曜日くらいは23時もあるとか12月の金曜日くらいあってもいいという話が出てくると思います。

実はその時間帯の利用は多いです。6時から21時とおもむろに書いてあります。知多バスの坂本さんは、必ずしもこれに縛られないと話をされましたが、一方で目標を達成して

|                                |   |
|--------------------------------|---|
|                                | <p>いかないといけません。また、交通弱者はいろいろいるけど、お酒飲んだら交通弱者だよという話もあります。</p> <p>先日、ある自治体でシンポジウムがあって、その後飲み会になりましたと。そうするとデフォルトとしてノンアルコールビールが出てきました。そこはバスもタクシーも非常に不便なところで、そうするとビールの本数よりノンアルコールビールの本数の方が多く出てきます。半田がそうなのはいいけません。</p> <p>勿論タクシーとの関係もありますが、多くの方々とバスで帰れると、それ以外の方がタクシーで帰れるということにもなるかもしれません。色々なことを考えて、たくさんの方が中心部に夜でも出てきていただけるよう、夜のイベントを開催することも考えられます。心の通った計画としては、少なくともそういうときには増便を検討するくらいでもいいと思います。</p> <p>(事務局)</p> <p>知多バスさんともヒアリングをさせていただいて、書き方を工夫して参りたいと思います。</p> |
| <p>③計画の目標を達成するために行う事業・実施主体</p> | <p>(事務局)</p> <p>説明</p> <p>(知多乗合株式会社)</p> <p>まずルート選定については、生活道路の中で道路の幅員、自転車の通行量、学生さんの通学路、歩行者の通行量など、安全性を第一に考えています。バスが通ることによってその安全性が脅かされるようなことがあってはならないというこ</p>   |

とをまず申し上げたいと思います。想定するルートを実際に使用するバスで試運転をして安全性を確認し、ルートを決定したいと思っております。例えば亀崎地区では7時から9時まで通行ができないなどの道路の規制等がございます。その辺もきちんとクリアしていかないといけません。

それから、日本福祉大学のスクールバスも私どもが輸送していますが、障害者や車椅子の方の利用があります。これから障害者や体の不自由な方だけではなくて、高齢者が車椅子を利用する頻度も高くなってくるので、そういった社会に対応するためのバスというものを用意するものだと考えています。

(事務局)

試運転もぜひお願いしたいと思っております。

その他道路の規制や車両についてもご指摘の通りです。

(愛知県タクシー協会)

64ページの免許返納者に対する特典について、東浦町では、免許返納者に対し、定期券プラス3千円くらいのマナカ・トイカを出されている中で、タクシー券もお願いして導入することになりました。東海市でも同じようにタクシー券を導入しました。このようにタクシー券の利用が半分くらい採用されており、もし財政的な部分もありますが、特典があるといいと思います。例えばコミバスでも1時間に1本の運行だと、帰りはタクシーという利用も考えられるので、ご検討いただきたいです。

50ページの“サービス確保の考え方”のタクシーに「乗合タクシー」とあります。地区路線等では半田市の支援があるということですが、タクシーだけ見放されていると思いま

す。先日、私が出した見積もりに対し、事務局から「こんな高い見積りは見たことない」と言われましたが、乗合タクシーを事業者が自主的にはなかなかやりにくいです。

半田市内では40台のタクシーがありますが、12月の金曜日でも運転手が足りず、フル稼働が出来ません。35台前後が精一杯という状況です。与えられたタクシーもフルに活用できないのに自主的に乗合タクシーをやるのは難しいです。時間帯にもよりますが、10時から15時までとかであれば、何かお役に立つことがあるかもしれませんが、それでも何か支援や利用者の確保がないと運行は難しいです。

当社の事情だけ言うところいう状況になりますので、この表記についてはこのままでは抵抗感が強いです。現状を考えると、協力しかねない事情もあるということだけ住民の皆さまもご理解いただきたいです。タクシーを利用するために30分待ってもらうことを朝夕に申し上げているのが現状です。

(事務局)

他の自治体の公共交通会議を傍聴させていただく中で、タクシーも網形成計画の中に入れ込まなければいけないと判断して、入れ込みました。ただ、十分なヒアリングができておらず、拙速にやってしまったというところは否めません。今のご意見は重々理解出来ますので、表記について、お話しする機会をいただきたいと思います。決してタクシーをこの計画から省くことは考えておらず、公共交通として大事な役割があるので、きちっと評価をしていきたい。ただし、以前いただいた見積りだけはひっくり返るような事案でしたので、そ

こは少し残念でした。一度ヒアリングの機会を設けたいと思います。

(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)

50ページの「事業の実施と実施主体」というタイトルがある中で、表中に運営主体という言葉があるが、実施主体という意味で運営主体としているのか、明確にしてほしい。

乗合タクシーは交通事業者だけでは出来ない。乗合タクシーにデマンド交通も含むというのはどうかと思う。

68ページについて、再編実施事業を計画していると聞いているが、再編事業の中で試行運行という言葉は避けるべき。本格運行でなく試行運行で行くということで良いでしょうか。

58ページについて、地域バスの取り組みとして、最終的に本格運行まで行くのか。試験運行を実施したときに“評価・検証及び見直し”とあるだけだが、他の地域では基準の数値等も設定している。本格運行までどうするか確認したい。

知多バスさんが言われたように、今後は運転手不足という問題もあって、労働時間等も緩和しないといけない。

(事務局)

50ページは事務局で検討して、修正します。

68ページの試行運行について、もう少し具体的にお話いただけませんか。

(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)



加藤先生にも意見を伺いたいです。再編事業を来年度に向けて認定を受けていくという前提で進んでいると理解しています。そこで平成30年10月が試行運行となると、再編事業というのはきっぱり決めた段階で路線を決めてやってもらわないといけないという位置づけがあります。網形成計画で試行運行と書かれると、今後かなり大きく影響を受けてくると思います。

(事務局)

68ページは置いておきまして、58ページの地区バス会議につきましては、現時点でそこまで詳細なところは決まっていなため、書ききれない部分がありますので、整理させていただいています。実証運行から本格運行に移るための基準は現在決まっておきませんので、ここでは書けません。

(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)

ただ何らかの形で入れておくために試験運行の実施で終わってしまうということになってしまいます。その後公共交通会議で評価・検証については数字を出した形で総合的に評価して本格運行を提供する、本格運行に向けて評価するとかしないと試験運行だけで終わるといふようにも見えてしまいます。

(事務局)

分かりました。評価や検証の方法、数値的なところまでは踏み込んで記載することはできませんが、その後に本格運行に移るといふような筋書きを記載させていただきます。

(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)

68 ページのことは、後にさせていただきます。

(名古屋大学環境学研究科教授)

試行と言うと、本格にならないかもしれないという言葉だと思います。58 ページも同じで、この書き方だけだと試しにやるだけで、本格にならない、そもそもそういう前提で書かれていないということになります。少なくとも地区路線Aはずっとやっていく予定です。であれば、試行という書き方はないと思います。ただ中身を一年ごとに見直していくことは最初だけではなく、永遠にそうだと思います。路線バスは絶えず検証して見直しをするわけです。この会議の日程も考えながら、年一回は見直して行く。見直す必要がなかったら見直しはしませんが、きっと最初の方はあるだろうから、やっていきます。それを一回目は試行運行と言っていますけど、別に二回目も三回目もずっとあると位置付けていけば良いのではないのでしょうか。そうでなく、本当にやるかどうか分からないものは再編実施計画としては認め難いということなので、そこは注意して欲しいです。ただ、地区路線Bについては全く分からないので、ここはもう何とも出来ません。地区路線Aについても、やっていく予定ですが、箸にも棒にも引っ掛からないところは止めるかもしれないです。止めるということも含めての見直しだと思うので、試験運行という言い方ではなく、毎年状況によってどんどん変わるし、廃止に近いことにもなるかもしれないという書き方ではいけないのでしょうか。

本省へ行くと、再編実施計画は決まったものを5年やれと

いいですが、ほんとにアホ極まりない。現場を見たことないからそういうことを言うので、ふざけていると思っています。そんなものは全く合わせる必要がないですが、1年くらいやって調子が悪かったから止めたというのは、無いなと思います。なので、今言ったような、記述など、網形成計画では本当にこれから続けていくかどうか、大まかに見直さなければいけないという基準なのかというのは、あったほうがいいです。どうしても作れないのであれば、松阪市のように、別途基準を設けて、そちらで決めると記述する方法もあります。だから基準を詰められない場合は、来年度改めて、どういう場合は続行する、どういう場合は見直すという基準を話し合ってもいいと思います。基準だけは決めておいた方がいいです。

乗り継ぎ割引は考えないのですか。乗り継ぎが物理的にどうだとかはありましたが、板山方面から市役所や半田病院へは乗り継ぎとなるわけですが、この割引とかは書いていないので、やるのかどうか教えてください。あるいは単純に乗り継いでくれるよりも、むしろクラシティでお茶を飲んでもらったほうが良いので、そういう取り組みはあり得ます。乗り継いで100円引きになるか、お茶飲んで100円割引、どちらが良いかということが、他ではあまりありませんが、半田の場合はあっても良いと思います。それが出来れば、乗り継ぎが早く出来ないといけないという制約は外れます。乗り継ぎを円滑にするというのは、名鉄と合わせるとか、色々な路線を合わせるとかすごく窮屈になるので、できればそうしたほうがいいのですが、割引とかで緩和するというやり方、あるいは待合環境を向上することで緩和する、ということはあると思いますので、割引を考えても良いかなと思います。1日乗車券というの也被考えられます。

知多半田駅から半田市役所前は、岩滑線あるいは観光循環線と重複しますが、これは100円と対キロとなりますけど、この統一はしないのかどうか明記されていません。半田メインストリートと言っていたので、100円なのかなと思っていましたが大事なところなので、書いておいた方がいいと思いました。

あと50ページのところでタクシーは対キロ制ですか。

乗合タクシーをここに書いた意図が分からないです。地区路線Bとかのことだと思います。

それから、名鉄タクシーさんからすごく有益な提案が出たと思っています。全国的に見ると例えば地区路線Bにあたるようなところで、このままだととても毎日走らせることは出来ないけど、例えば毎週水曜日はみんなで買物にタクシーに乗って出かけようという取り組みがあります。そのたびに自治会とかが、今週は誰と誰が行くか会員募集をして、それを取りまとめてタクシーさんに伝えます。ダイヤが決まっていると、今日は6人が乗るから2台を出してもらおうというようになります。この人たちが払うお金は定額で、補助を入れるのか入れないのか分かりません。多治見市だと補助を入れています。つまりタクシー運賃÷人数よりちょっと安い額で乗れるようにしています。そういうのをやっけて、タクシーがあまり動かない時間にやっけています。動く時間だと困るので、それはタクシー料金で利用してもらうことになります。どうせあまり利用が無い時だったらそういう運行があればお値打ちにもできますということで車も出せます。そういうのをやっている自治体は結構あります。

そのように空いている時間を活用して、普通にタクシーなので許可も要りません。あとは補助とかの問題です。多治見市の場合は自治会で、自治会費から補填を出して、それだけ

だと苦しいので補助制度を作るということを会議で自治会連  
合会さんから提案いただいて成功しました。そういうやり方  
で先ずは始めてみるのもありかなと思います。

空いている時間に動かせるタクシーがあれば、それこそ有  
効活用になるので、詰めていくと良いと思いました。

日本福祉大さんについてですが、そもそも日本福祉大さん  
の目標値より通学バスの利用者数がどういうカウントで入れ  
ているのか分からないです。それを北部幹線の計算に追加し  
たらこの値ではないと思います。

その人たち全員に乗ってもらい尚且つ、3線の利用者数、  
走らないところもあるので今より乗り継ぎは減るかもしれな  
いけど、基幹路線のところは概ね30分に1本で増えるの  
で、合計すれば利用者は増える。当たり前ですが。日本福祉  
大学さんからの話なので、利用促進はやっていただけるだろ  
うと確信します。半田東高校の場合は、亀崎から乗って来る  
子が、今日はテストなのか早い時間に乗って来ました。そう  
いう子が実はこの北部幹線に乗る可能性があります。そのた  
め、半田東高校さんと色々やらないといけません。ある種の  
特典を出していかないといけないと思っています。そういう  
のも含めて、数字の精査や深掘りをやられるべきだと思います。

(事務局)

日本福祉大さんについては、きちんとした数字を加えてい  
きたいと思います。大体一日100人強の利用と聞いており  
ますので、往復で200人ぐらいです。一日1000人のと  
ころを2600人と見込んでおり、この2600人の妥当性  
についても少し反映していきたいと思います。

乗り継ぎの割引についても、基幹路線から地区路線、ある

いは地区路線から基幹路線に乗られた方も割引が必要だと思っております。例えば地区路線に乗られた方が100円払って、基幹路線に乗り継いだら、その料金は上限200円ではなくて、上限100円にして、両方で200円にするということを考えています。

それから割引については、クラシティの生活支援センターで親子連れの方もたくさん見えますし、居酒屋も多いので、そういったところとタイアップして企画切符みたいなものは考えていきたいと思っております。

距離制になるものですから知多半田駅と市役所の区間は基幹路線であっても100円となります。

(名古屋大学環境学研究科教授)

タクシーが動かない時間は知らないと思います。そういう時間にやったら乗るという声がもしあれば、使ってもらえる。

名古屋だと、2月に相乗りの実験としてITを使って全く知らない人同士で相乗りをマッチング、同じ方向へ行くような人を一緒に乗せて、運賃を割り引くということをやります。これは透析患者の団体さんがやりたいということで、ご家族やあるいは実験に参加している方も含んで2000人くらい居るそうです。これは名古屋みたいに人口が多くて移動も多いところで通用するもので、半田辺りでやったら、システム入れても同じ方向に同じ時間台にタクシーを乗る人がどれだけいますか。それこそ夜の電車を降りた後に帰るという利用しか出てこないと思います。そうなれば、ある種、同じ目的をもって集めないといけません。各地域で、普通にタクシー乗ったらいくらだけど、皆で行くとこれでいけるし、しかも楽しくいけるということを上手くまとまって、台数が



足りない時でも効率的に使えるということを考えるべきです。その辺もタクシー会社さんと話をさせていただいて、出来たらいいと思います。

(愛知県振興部交通対策課)

50ページ、表の中で基幹路線のところの該当する路線エリアの欄で、中央幹線がまだ残っています。

54ページから56ページで、地区路線Aの計画がありますが、地区路線Aについては今後ルートとかも含めて詰めていくという中で、ここまでであれば書いてもいいということの良いのでしょうか。特に観光循環線については平日の利用の方が高い可能性があるというようなご指摘がある中で、土日祝日という記述で良いのでしょうか。

59ページに乗り継ぎへの配慮ということで、パークアンドバスライドの駐車場の整備とありますが、60～61ページの主な取り組みには、駐車場の記載がありません。今の時点で、誰がどこで、用地も含めて可能性が示せないと思いますが、もし可能性があるのであれば、位置づけをするべきです。

64ページの免許返納の表の中で、取り組み事例として春日井市の事例がありますが、見出しが中身とそぐわないです。

(事務局)

50ページの基幹路線の該当するエリアについては、中央幹線は削除をお願いしたいと思います。

64ページの取り組み事例の春日井市の記述についても訂正させていただきます。

59ページの乗り継ぎへの配慮の中でパークアンドバスライドの駐車場の整備とありますが、具体的なものは、正直申



|                          |   |
|--------------------------|---|
|                          | <p>し上げることができません。既存の駐車場について、このまま残すか、削除してしまうかも含めて検討します。</p> <p>56ページの地区路線Aの観光循環線につきましては土日祝日で行きたいと思っております。</p> <p>岩滑線についても、赤レンガ建物を除き、一番行き難かった南吉記念館に行ける路線ですので、観光循環線ではありませんが岩滑線も利用しながら観光施設に行ければと思います。</p> <p>(会長)</p> <p>パークアンドライド駐車場については、観光施策との関係もありますが、蔵の町駐車場はそういう使い方を出来るように宣伝しています。パークアンドライドとして市役所のバス停を利用してもらえないでしょうか。</p> <p>(事務局)</p> <p>観光課と調整します。</p> <p>(会長)</p> <p>摺りあわせが足りないと思いますので、ぜひお願いします。</p> |
| <p>④計画の達成状況の評価に関する事項</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>70ページの目標値は40ページの目標値ということですか。その目標値を用いてどのように評価をするかは、地域公共交通会議を開いてやっていくということですか。</p> <p>(事務局)</p>   |

その通りです。

(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)

路線ごとの評価の仕組みも必要だと思います。

(名古屋大学環境学研究科教授)

58ページに対応します。各路線がどの程度なら順調でどの程度なら見直しが必要かの目標が必要で、その目標を合計すると半田市全体の目標値になるということをしないといけません。ところがそこが抜けています。現在は路線が固まっていないので目標値は定められませんが、そういうことをやっていくということは書かないといけません。

一宮市でも同じことを言いましたが、各路線の目標は各地区で設定し、評価し、その対策を考えるということが大切です。観光循環線の場合は観光協会になると思います。なるべくそれぞれの路線についてはそれぞれのところで検討して、もし無謀な目標であったならば目標を変えるということもやっていくべきです。そういう仕組みを58ページに書き込んでほしい。

69ページの地域公共交通会議の開催スケジュールは、平成30年度のところはもっと開催しないといけないと思います。4～7月に路線の内容の確定であれば、この中で1～2回は開催しないといけません。再編実施計画であれば、もっとやらないといけないので、ここに書いていないのはやる気がないとしか思えません。こんな回数ではないと思います。

利用促進の実施主体が抽象的です。関係団体が自治会と分かっているのであれば自治会と書いてほしい。ただし、勝手に書いてはいけないので自治会のみなさんに事前に納得いた

|                         |  |
|-------------------------|--|
|                         | <p>           だくことが必要です。関係団体とあっても関係団体が何かわかりません。ほとんど半田市・交通事業者となっており、事業者任せと捉えられてしまいます。ここにいる人たちを入れて、例えば免許返納であれば警察もかかわってきます。もちろんそのための調整は必要です。この実施主体をできれば具体的にしてほしいです。できれば、今よりもたくさんの方にやってもらえるように交渉してほしいです。これをやらないと書いたはいいけど結局困るのは事務局や事業者となってしまう。観光協会は絶対必要だと思います。         </p> <p>           (半田市観光協会)<br/>           ここに出席しているのはそういうことだと思っています。         </p> <p>           (名古屋大学環境学研究科教授)<br/>           そのようにしてほしいです。パブリックコメントまでにはしっかり詰めてください。         </p> <p>           (事務局)<br/>           承知しました。         </p> |
| <p>5. その他、<br/>情報交換</p> | <p>           (事務局)<br/>           説明         </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)<br/>           修正がかなりありますが、1月に会議を開くことなくパブリックコメントに行くということですが、細かいところを確認したいです。データを送っていただき確認とやり取りをさせていただきたいと思います。         </p>  |

(事務局)

1月にやる予定であった会議を本日開催しました。データについては各委員に送付するようにします。

(会長)

本日出た意見を受けて修正したものを委員の皆様へ事前にお送りするようにしますので、意見がありましたらお願いします。

以上で本日の会議は全て終了とさせていただきます。長時間にわたりありがとうございました。