

平成 27 年度 第 1 回半田市地域公共交通会議事録

開催日時	平成 28 年 1 月 28 日 (木)	14 時 00 分～16 時 00 分
開催場所	半田市役所 3 階 会議室 301、302	
会議次第	<ul style="list-style-type: none"> ・ 会長あいさつ ・ 委嘱状交付 ・ 副会長の指名 <p>【議題（報告事項）】</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 地域公共交通会議設置の経緯について (2) 地域公共交通会議及び国の支援策について (3) 市内の地域公共交通に関する状況等について <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの現状について ・ タクシー事業の現状について ・ 半田市の公共交通の今後とこの会議の役割 (4) 質疑及び意見交換 (5) 今後の予定について 	
出席委員 (欠席委員)	<p>(会長) 半田市 副市長</p> <p>(委員) 名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授、知多乗合株式会社取締役バス営業本部長（代理：代表取締役総務部長）、安全タクシー株式会社代表取締役（代理：業務部長）、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、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、(愛知県半田警察署交通課長)、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、半田市総務部長、半田</p>	

	市建設部長、半田市市民経済部長、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 ※敬称略
事務局	防災監 齊藤清勝 防災交通課 副主幹 村田圭、書記 石川修平

次 第	議事概要
会長あいさつ	<p>・あいさつ</p> <p>本日は、第1回半田市地域公共交通会議を開催いたしましたところ、ご多用の中を多くの委員の方にご出席いただきまして、誠にありがとうございます。これまで、半田市の公共交通と申しますと、古くは明治19年に開通いたしました旧国鉄武豊線、JR線、そして名鉄河和線が南北に縦断する大きな動脈として、名古屋圏、さらには国土軸と直結する交通網に支えられて、まちが発展してまいりました。そして、地域の中の血管ともいえるべき、この域内交通につきましては、やはり歴史ある知多乗合（株）様が多くの路線バスを設けて、市内の移動の支えとしてこれまでも大きな力を発揮していただいております。そして、「ドア・ツー・ドア」すなわち個々の需要に応じた移動手段といたしましては、タクシー業界の皆様のご尽力によって、それぞれの移動目的地に足を運ぶ大きな支えとなっており、それぞれに足を支えていただいております。改めて、そうした公共交通を担う皆様に対しまして、厚く御礼を申し上げます。とはいえ、とりわけ愛知県におきましては、自動車産業の流星という事もあり、自家用自動車によるまちづくりというものが、大きな主要課題として今日まで至っております。そのために、道路網や、あるいは高速道路網等が県内には大きな役割をもって、これまでも建設をしてまいり</p>

ました。そうした視点から、どうしても公共的な交通網、とりわけバス運送においては、徐々に利用者、乗降客が減少し、今後、引き続き継続して運行できるか、という悩まれる環境にも至っていることについては、間違いないと考えております。そうした中で、半田市のこれまでの取組を遡って申しますと、平成13年、そして平成14年に、国土交通省の補助を受け、公共施設巡回バスの試行運行を2年間実施いたしました。2年間運行する中で、半田市が行ったいわゆるコミュニティバスの形態が今後も継続的に、そして市民の足として機能するのかというところを検証いたしましたところ、多くの問題がございまして、これは既存の知多バスのバス路線と重なる形で、コミュニティ路線も移設をしていったこと、そして運行する目的が、当初は公共施設を巡回するという意味から、コミュニティバスの運行をしたつもりですが、議論をしていく中で、結局生活路線としての役割としても、持たざるを得なかった、そして一方で福祉目的としてのバス運行ということも重なって議論されてきたことが、その目的がより明確になり、最終的にはコストと比較して、今後の運行が効果的ではないという判断から実証実験の段階で、今後はこの取り組みを行わず、引き続き知多乗合(株)様へ半田市から補助をすることで、路線バスを維持し、市民の移動手段を確保していくという方針で、その後今日まで至っております。しかし、今後の大きな環境変化を考えていくときに、現行の市内公共交通のあり方では、おそらく今後、継続していくことが難しいのではないかと、さらに、半田市という都市の中で、血流をいかに活性化させて人の移動を頻繁にし、そこからまちの活力を生み出すという、都市交通としてのあり方も、今大きく求められているという判断をいたしました。本日は、名古屋大学からお越しの、環境学研究科都市環境学専攻准教授様のご助言もいただき、その他の委員のみなさまのご意見もいた

	<p>だこうと、こうして第1回の地域公共会議を開くことができました。本日は、それぞれ公共交通を担い、また、公共交通を所管する、利用する立場からご出席いただいている皆様からも、今後の半田市の公共交通のあり方について、忌憚のないご意見を頂戴し、都市としての機能をさらに高めていく公共交通として、どのような整備ができるのか、ということをお客様と考えていきたいと思っております。そして、一定のご見解いただければ、それを実現してまいりたいと考えております。本日は、有意義な会議となり、また皆様方からのご意見を頂戴いたしますことをお願い申し上げます、冒頭のあいさつとさせていただきます。</p>
<p>委嘱状交付</p>	<p>・委員に対し、会長より委嘱状を交付。</p>
<p>副会長の指名</p>	<p>(会長)</p> <p>半田市公共交通会議設置要綱第5条第4項の規定に基づき、議長から副会長を指名させていただきます。</p> <p>それでは、副会長に半田市総務部長を指名させていただきますので、よろしくお願い致します。</p>
<p>【議題】(1) 地域公共交通 会議設置の経 緯について</p>	<p>(会長)</p> <p>会議次第の5.「議事」のうち(1)「地域公共交通会議設置の経緯について」を議題とします。</p> <p>事務局、説明をお願いします。</p> <p>(事務局)</p> <p>これまで、本市の公共交通につきましては、市内のバス路線が維持され、併せて身近な運行サービスとしてタクシー事業者が複数存在をすること、また、要支援者への移動手段として、福祉タクシー各社が事業展開をされていることから、半田市として路線バスの運行経費の一部負担を続けていくことを、最良としてまいりました。こうした中、路線バスを維持していただいている知多乗合(株)様から本年7月に愛知県バス対策協議会に一部路線の撤退について申し出がなされました。お手元の</p>

資料2「平成28年4月1日付け廃止申し出路線について」をご覧ください。知多乗合（株）様作成の資料の一部を使わせていただきます。具体的に、廃止をされる路線は安城市から中部空港に至ります「安城中部空港線」、これは現在1日1往復でございます。また、知多半田駅から住吉町の知多バス様の車庫前を経由して、椎ノ木町のハートフルセンターに至る「岩滑線」は、平日のみの運行となっており、主にハートフルセンターに通われている方々に利用されております。岩滑線は、行きと帰りで一部、運行区間が異なります。なお、ハートフルセンター様も独自に送迎バスを所有していると伺っております。さらに、知多半田駅からJR半田駅を経由して、東浦町のJR東浦駅に至る「有脇線」のうち、東浦駅から半田市内の行政界近くでございます、知多リハビリ病院前までの1.8km区間が年度内で廃止をされる予定でございます。併せて、先頃、運行ダイヤの削減についても本市に対し、協議をいただいているところでございます。このような、知多乗合（株）様の経営方針に基づく路線バス事業への整理が始まった現状から本市としても、地域の公共交通は既に動きつつあるとの認識と危機感を持ち、担当課としてどのような対応策が講じられるのか、調査・研究に着手するべきとのご支持をいただいております。このため、平成27年11月には、知多乗合（株）様、安全タクシー様、名鉄知多タクシー様等の事業者様と本市の地域福祉課、高齢介護課の職員も交えて、意見交換会を実施しております。このことと相前後して、中部運輸局様との協議を重ねていく中で、本市として、地域公共交通会議を設置して、責任ある議論を重ねていくべきとの判断に至ったものでございます。議会に対しましては、年度半ばではございましたが、平成27年12月の補正予算において、地域公共交通会議の運営費について、ご承認をいただき、本日、第1回目の会議を開催したところでござい

	<p>ます。これからの、地域交通を考えていくため、この地域公共交通会議において、地域住民の皆様方や関係機関、並びに有識者のご意見、ご提言を頂戴する中で、半田市に求められる新たな公共交通体系について、責任ある議論を行ってまいりたいと考えております。なお、参考までに資料2-1といたしまして、平成26年度に半田市が運行経費の一部助成を行っております市内5路線の乗降調査結果を添付いたしております。平日におきましては、約37%が通勤・通学のお客様であり、約26%が病院への通院に利用されている状況でございます。事務局説明は以上でございます。</p> <p>(会長)</p> <p>事務局から説明がありました「地域公共交通会議設置の経緯」について、委員の皆様、ご意見、ご質問等がありましたらお伺いいたします。何かございませんか。</p>
<p>【議題】(2) 平成27年度 交通安全対策 事業計画(案) について</p>	<p>特にないようですので、続きまして議題(2)地域公共交通会議及び国の支援策について、中部運輸局愛知運輸支局様、説明をお願いします。</p> <p>(中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官)</p> <p>資料3に基づき、説明をさせていただきます。この地域公共交通会議という制度は、平成18年10月に道路運送法の一部が改正されて、導入されたものです。「地域公共交通会議」は、地域のニーズに応じて多様な形態で、半田市においては知多乗合(株)様が半田市から補助金をいただきながら運行を続けてきたところですが、それもなかなか続けられないという状況にあると伺いました。しかし、一方で地域の住民の足も守っていかねばならない中、地域の実情に応じたバスの運行形態、運賃も含めて検討していきましょうという形になっております。この地域公共交通会議で地域での合意・形成ができた場合につきましては、中部運輸局に対する申請の弾力化というもの</p>

が設定されております。例えば、経路の設定、停留所の設置や運賃設定等の手続きが簡略・弾力化となっております。次に、構成員の役割についてですが、道路運送法施行規則第9条の3第1項の中で、選任すべき構成員が規定されており、同法施行規則第9条の3第2項には、道路管理者、警察、学識経験者等を、必要に応じて構成員として加えることが可能となっております。構成員の中で、地域住民に是非お願いしたいということについては、利用者の視点に立って、地域における乗合輸送サービスの設定・運賃・運行計画について、ご意見をいただければよろしいかと考えます。今後も第2回、第3回と議論が続いていきますので、その際に、各区の代表の方は、それぞれの地域の声を取り入れて、会議の場で発言をしていただけると助かるという制度になっております。その他の構成員につきましても、観光・まちづくり・福祉と市役所の中でも議論されていると思いますが、公共交通を守っていくという観点から議論をし、そして活性化していければと考えております。次に、資料3-2の地域公共交通確保維持改善事業に記載のとおり、地域公共交通会議では、地域公共交通網形成計画を作成することができます。これにかかる予算について、国が一定の額を支援していく形になっていきます。仮に、今後、計画を策定したということになれば、計画を実行していく間は、国の支援を受け続けられるというものです。支援の内容については、地域公共交通再編実施計画として国から認定を受けると、この事業を実施するときに、国からの支援が受けられるというものでございます。資料のなかで、平成28年度予算は229億円と記載がありますが、まだ確定しているものではございません。概ねこの金額で執行していく予定でございます。説明は以上でございます。

(会長)

事務局から説明がありました、地域公共交通会議及び国の支

	<p>援策について、委員の皆様、ご意見、ご質問等があればお伺いいたします。何かございませんか。</p>
<p>【議題】(3) 市内の地域公共交通に関する状況等について ・路線バスの現状について</p>	<p>特にないようですので、続きまして議題(3)市内の地域公共交通に関する状況等について、路線バスの現状について、知多乗合(株)様、説明をお願いします。</p> <p>(知多乗合株式会社代表取締役総務部長)</p> <p>資料4「路線図(現)」をご覧ください。地図中央下には、名鉄知多半田駅、すぐ東にはJR半田駅、さらに東には半田市役所があります。半田市内のバス路線は計8路線あり、各路線を色分けし表示をしております。順に各路線を説明させていただきますと、まず「有脇線」は、知多半田駅からJR東浦駅までを運行しています。約10kmの路線となっており、このうち半田市内を走行する区間は、知多半田駅から知多リハビリ病院前の間になります。次に「亀崎線」ですが、知多半田駅から県社前までの約8kmの路線であり、全路線が半田市内でございます。次に「上池線」ですが、知多半田駅から緑ヶ丘住宅までの約9kmの路線であり、こちらも全路線が半田市内でございます。こちらの3路線については、知多半田駅から乙川栄町までは、同じルートを運行しており、平日の場合は「有脇線」が6往復、「亀崎線」が6.5往復、「上池線」が1.5往復の運航となっております。したがって、知多半田駅から乙川栄町までは1日あたり22.5往復の運航をさせていただいております。この3路線が重なる間につきましては、一定の利用者がございますが、路線の収支率で申しますと、49.2%、100円稼ぐのに203円使っている状況にあります。「有脇線」につきましては、半田市及び東浦町と市町をまたぐ、いわゆる複数市町をつなぐ地域間幹線系統という路線となり、国からの補助をいただく中で運行をしておりますが、今回、補助金の基準に数値が満たなくなったため、平成27年10月以降の補助金はなし</p>

という形になっております。既に事務局からの説明にありましたが、今回は輸送の効率化を図るため、有脇線の一部退出を申し出たところでございます。続きまして、半田市内の南西側を走行する路線について説明をいたします。まず、「鴉根線」ですが、JR半田駅前から君ヶ橋住宅西までの約12kmの路線であり、全路線が半田市内でございます。次に、「花園線」ですが、鴉根線のうち、君ヶ橋住宅西から名鉄青山駅までを区間運行している約3kmの路線です。この2路線につきましては、平日の運行本数で鴉根線が5往復、花園線は4.5往復で、君ヶ橋住宅西から青山駅の間は、1日あたり9.5往復運航しております。鴉根線については、全線を通じて利用者はほとんど見えません。花園線については、通勤通学を目的に利用されるお客様も少なく、限定的なご利用となっております。この2路線の収支は、27%で100円稼ぐのに370円かかる状況になっております。半田市内では最も収支率が悪い路線となっております。続きまして、半田市の西部を運行する路線として、「岩滑線」についてですが、東回りが知多半田駅から住吉車庫前経由、西回りが知多自動車学校前経由で、いずれもハートフルセンター前までの区間、約7kmの路線で全線が半田市内を運行しております。この路線は、平日のみ1日3往復の運行となっております。ほとんどがハートフルセンター半田の通所の方の限定的なご利用となっております。収支率は40.1%、100円稼ぐのに249円の経費がかかる状況です。岩滑線については、昨年8月の愛知県バス対策協議会において、退出の意向を申し出ており、平成28年4月1日をもって廃止をさせていただく予定でございます。続きまして、隣接する常滑市と結んでおります「常滑線」でございますが、知多半田駅から常滑市民病院と中部国際空港の区間、約18kmの路線になります。このうち半田市内にかかわる区間は、知多半田駅から西板山の区間になっていま

す。この路線につきましては、昨年5月の常滑市民病院の移転に伴い、飛鳥台団地地区へ路線延長、それから昨年の11月にイオンモール常滑の開業に伴う路線延長をしております。運行本数は、平日に29.5往復で30分おきに運行しており、基幹路線と考えております。収支率は81.9%、100円稼ぐのに122円の投資をしております。この路線も、複数市町をつなぐ地域間幹線系統に位置づけられ、損失の一部は国と県の補助金を頂戴しております。最後に「安城中部空港線」は、中部国際空港から南安城駅の間を結ぶ約38kmの広域路線となっており、このうち半田市内は柗町5丁目から亀崎までを走行しております。このうち高速道路を走るのは知多横断道路の区間のみになり、半田中央インターから南安城駅までは一般道路を走行し、その間は通常の路線バスと同じようにバス停から乗れるようになっており、一部は生活交通としての機能を有していましたが、収支率は67.7%と100円稼ぐのに148円の投資が必要となっております。生活交通としての機能はある程度もっていましたが、国庫補助の対象となる地域間幹線系統の要件としては認められていなかったため、ダイヤ改正のために合理化を進めまして、現在は1日1往復のみの運行となっております。こちらの路線につきましても、昨年の愛知県バス対策協議会において退出の意向を申し出ており、岩滑線と同じく平成28年4月1日をもって退出する予定でございます。路線バスの現状についての説明は以上でございますが、補足として、当社の路線バスは、各方面からの補助金を頂戴し維持をさせていただいておりますが、それでも約1億円近い欠損額が毎年続いております。当然、収益の確保のために輸送時間帯の見直し等の改革を進めるなどして、継続的にサービスを提供できるような体制にしなければならない民間事業者としての当然の務めだとは思いますが、利用者の減少につきましては、是非この会

議の場をもって利用促進について議論ができたかと考えておりますのでよろしくお願ひ致します。

(会長)

知多乗合(株)様から説明がありました、路線バスの現状について、委員の皆様、ご意見、ご質問等があればお伺ひいたします。何かございませんか。

(名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授)

資料2の中で、一部路線の撤退の申し出について説明がありました。これは昨年7月の愛知県バス対策協議会にて出されたという事で、これに対して半田市がどのように考えるのかの意見を聴かなければならないと思います。というのは、昨年の7月に退出の申し出はなされても、退出の届け出していません。道路運送法の規定では、運輸局に退出届けを出しますと、意見の有無も言わず、自動的に6か月後には廃止にできます。

ところが、未だに退出届けが出されていない状況なので、4月1日に退出すると言われてますが、法律上、退出することはできません。退出する方法は、2月の愛知県バス対策協議会において、半田市がやむを得ないとおっしゃって、同意が得られ、その後退出届けを出しますと、その期間が30日間に短縮できます。そこで、半田市の意見を伺いたいと思ひました。ちなみに、私は東浦町の地域公共交通会議の委員もやっています。東浦町も、有脇線のうち、東浦町から知多リハビリ病院前までがなくなるということで、地域公共交通会議の中で協議をし、会長の東浦町長からも「やむを得ない」と答えてよいと了解をいただき、手続きをした経緯があります。そこで、半田市の意見はどうなのかを伺いたい。

(事務局 防災監)

有脇線につきましては、当初、お話を伺う中では、知多リハビリ病院前より手前の箇所撤退したい旨のご提案をいただき

ましたが、半田市としては知多リハビリ病院前までは、なんとか残してほしいという事を前提に話をさせていただいております。これは、回転空地を知多リハビリ病院前でどのように取っていくかが課題としては残されますが、これについては知多乗合（株）様の方で、今、現地の方で確認作業をしていただいております。ご案内のとおり、知多リハビリ病院前からJR東浦駅までの間につきましては、JR武豊線があるという事と、東浦町のコミュニティバスと重複していくという事で、半田市としては、知多リハビリ病院前までを存続していくという事を条件に、それ以降の路線撤退に対し、特に意見はないと考えています。それから、岩滑線につきましては、私も実際に当路線バスを利用させていただきましたが、ほとんどのお客様がハートフルセンターに通所している方であり、夕刻の便で帰ってこられる状況で、途中、それ以外の利用者はいない状況でした。岩滑線の撤退のお話を伺ったときに、半田市福祉部の方に情報提供をし、ハートフルセンター様と一義的に福祉部の方で協議に入ってくださいました。そのお話を伺う中では、ハートフルセンター様は独自に送迎バスをもっているということ、また、現状として、社会復帰も兼ねて、路線バスに乗って通所されている方が、バスに乗ることで社会生活について、何かのプラス要因があるのではないかとということで、バス券の補助などを行っているということでありました。また、ハートフルセンター様と知多乗合（株）様との独自の契約の中で、例えば常滑線の西板山からアクセスできるような契約も別途、考えられるのではないかとという提案は知多乗合（株）様からお受けいただいておりますので、これについても半田市としては、福祉部と調整する中、撤退に対する反対意見は表明するつもりはないと考えていました。また、安城線につきましては、過去、相当数の本数が運行されていたと聞いていますが、現在では1日1往復とな

っています。半田市内では、当路線上にバス停も点在していますが、お話を伺う中では、ほとんど利用される方がいないとのことでしたので、撤退されても直接的な市民生活への影響はないだろうとして、2月の愛知県バス対策協議会においては、以上のような意見表明をしようと考えていました。ただ、今、名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授様のご指摘のとおり、法的にはやめられないということについては、私の知見の中では至らない点があり、分かっていない段階でのお話でしたので、申し訳ございませんでしたが、2月の愛知県バス対策協議会の中では、以上のようなご意見を申し上げるつもりでございました。

(名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授)

私の個人的な意見としては、撤退については少なからず影響があるものと考えております。本日、こうして地域公共交通会議が立ち上がりましたので、本来であれば、東浦町のように地域公共交通会議の協議事項として、退出の意向を愛知県バス対策協議会に申し出てよいかを、会議の中で議論していただきたいと思います。昨日まではいいですが、地域公共交通会議が立ち上がった以上は、会議の中での議論の上、手続きをしていただきたいと考えます。また、地域公共交通会議の中で、市役所だけの考えだけが通るということも、私自身、委員としては困りますので、議論をする中で決定したいと考えます。

(会長)

本日、予め用意した次第の中の議題としては入っていませんが、先ほど資料2で知多乗合(株)様からご説明をいただき、この路線の廃止について、防災監から考え方を説明させていただきました。今、半田市防災監から申し上げた考え方に、ご意見等ありましたら、お伺いをした上で、この知多乗合(株)様の路線廃止について、同意するかどうかを最終的に諮ってまい

りたいと思います。それでは、さきほど防災監の説明に対して、何かご質疑をいただけましたらお願いいたします。

(亀崎地区代表区長)

私どもは亀崎地区になりますが、関係する路線として「安城線」があり、これが厄介。空港から帰ってくる時に自動車で帰宅すれば30分くらいできるものが、バスを利用すると3時間くらいかかる。撤退については構いませんが、一つお願いがあります。「常滑線」が知多半田駅から中部国際空港まで通っていますが、JR半田駅まで路線延長できないかと考えます。そうすれば、私どもはJRで亀崎まで帰ってくることで、交通の便も違うのではないかと思いますし、知多乗合(株)様への負担も大きく変わらないと考えますので、その点のご検討をしていただきたいです。

(会長)

ご要望として、今のご意見を承っていきたいと考えております。今後、半田市全体の交通網をどうするかということ、立ち入った議論をしてまいりますので、その中でご意見を改めて頂戴し、最終的に半田市の公共交通網の形に可能な限り反映してまいりますので、よろしくお願い致します。

その他に、ご意見等がありましたら、お願いいたします。

(特定非営利活動法人半田市観光協会事務局長)

今、このタイミングで路線廃止となってしまうと、次にこの会議で新しい交通網が考えられるまでの間に空白期間ができることが、少し懸念されます。

また、路線廃止の手続きの方法について理解できましたが、新しい路線を提案して、認可されるまでにどのような手続きが必要なのかを分かる資料を事務局からいただくと、今後の議論の際にそれらを踏まえながら議論ができるかと思います。

(会長)

仮に路線を廃止にした場合に、その間の空白期間が生じるというところですが、4月1日から廃止されたとしても、岩滑線については、特にハートフルセンターの通所者への影響が一番大きいと思いますが、事前に内部でも協議をしてみました。ハートフルセンターとしても、これまでの岩滑線の利用形態を見ると、公共交通のバスとして維持していくのは難しいのではないかということは、率直な感想としておっしゃっており、それをどのように代替していくかについては、ハートフルセンター自身が所有する送迎バスを活用して、このまで岩滑線を利用してきた方をカバーしていくとのことでした。それから、常滑線のうち、西板山から現在も歩いてハートフルセンターまで通われている方もお見えになり、雨の日などの不便性を考えると、西板山まで送迎バスで迎えに行くことも検討したいと言っています。そのようなことで、ハートフルセンター通所者の足の確保については、カバーできるのではないかと考えています。

(事務局 防災監)

昨年の7月に知多乗合(株)様から退出の意向を示されまして、半田市としては、会長から説明いただきましたように、ハートフルセンターとの協議もしてみました。空白地域を埋めていく今後の新しい交通体系について、取りたてて知多乗合(株)様との協議の俎上にあげてまいりませんでした。私も、岩滑線を利用する中で、かなりの数のバス停に停車しても、市民の方が移動手段として運動公園近くまで乗って利用するといった方も、特に見えませんでした。現状としては、今の路線を維持していくことは、事務局としても全く考えていませんでした。今後、新しい交通体系を地域間で考えていく中で、この空白地帯に何かしらの交通体系を持ち込めるかについては、この会議の場を借りて、議論をする以外には方法がないのではない

かと考えています。

(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)

先ほど、この会議の場で協議が整ったものについて、色んな点で優位になると説明がありましたが、通常、営業路線ということで、知多乗合（株）様が新しい路線を申し出ても、通常の認可でも3か月くらいかかります。ですから、今から4月1日にやろうとしても、通常は無理です。とはいえ、公共交通会議では、この期間の短縮というメリットがあり、1か月にできます。しかし、バス停をどこにするか、どこの路線を走らせるかを予め協議をした上で、警察や道路管理者の了解も必要になりますが、それらを含めた上で、この会議で承諾が得られればということが前提になります。ゆえに、今の段階で4月1日からの運行ができるかという点、疑問がありますので、道路運送法に基づいて開始しますということは厳しいと思われま

(名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授)

今も、通常では3か月、公共交通会議で承認が得られれば1か月と説明がありましたが、色々とややこしいことがありまして、そもそも停留所は一度外すとなかなか置けないということなどの弊害もあるため、少なくとも1年間はみるべきです。本日の会議自体は、知多乗合（株）様から退出の意向が示されたことに対し、これに対して何かを対応するという事が対象要望ですが、半田市全体を何か考え直さなければならないという動機から、この会議を開かれていると思うので、これからこの会議の場でその点については議論されていくこととなります。あと、知多乗合（株）様に確認ですが、廃止か休止のどちらを考えていますか。

(知多乗合株式会社代表取締役総務部長)

廃止です。

(名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授)

廃止か休止かの違いは、廃止は今後行わない、休止は通常1年間やめて様子を見ようということです。仮に休止ですと、バス停はまだ残るため、戻すことは容易になりますが、廃止となると完全にバス停がなくなるため、今後は新設となり、なかなか設置することが困難になります。なので、半田市がこの段階である程度、目途がついており、今あるバス停を残し、路線バスを走らせてほしいということがあれば、休止という手続きもあり得ますが、今は全く目途が立たないので、通常は運輸局に対し、廃止の方向で手続きを取ることになるかと思えます。いずれにしても、一度廃止にしたら二度と戻せないという事ではないので、その点の心配は必要ありませんが、同じ所へバス停を置けるかについては分からなくなります。現状として、岩滑線や安城空港線は一般の利用者がほとんどいない以上、今の停留所と同じ場所が良いかについては疑問ですが、今後はその点も含めて、これからは見直さなければいけないと思えます。

(会長)

それでは、急遽、議題(4)として、平成28年4月1日付け廃止申し出路線について、この申し出を承認するか否かを、お諮りいたします。それにご異議ございませんか。

(全員)

異議なし。

(会長)

異議ないようでございますので、本会議として、承認をさせていただきます。ありがとうございます。

(名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授)

今、会長が緊急の協議事項としてあげていただいて、この結果として、廃止することについて、我々が責任を持つこととなりました。私が黙っていれば廃止することはなかったかもしれませんが、黙っていれば、半田市から愛知県バス対策協

議会において、「やむを得ない」との回答がされますので、やはり4月1日となる。我々はそのような責任を持ったということになり、この結果は妥当だと思いますが、この責任はどのように果たすかという、これから新たな公共交通を半田市で考えていき作っていくことで果たすべきと考えます。また、知多乗合（株）様と、半田市役所には適宜、速やかな情報提供をお願いし、議論をしたいと思えます。

（会長）

続きまして、議題（3）「市内の地域公共交通に関する状況等について」のうち、タクシー事業の現状について、愛知県タクシー協会知多支部様よりご説明いただきます。

（愛知県タクシー協会知多支部長）

愛知県にあるタクシー協会そのものについてですが、愛知県は全国的にも珍しく、名古屋市は単独で別の協会があり、名古屋市を除く地域を「愛知県タクシー協会」といいます。そのうちの東海市・大府市から南、いわゆる知多交通圏といいますが、知多半島5市5町を使う知多交通圏を取りまとめているのが、愛知県タクシー協会知多支部といえます。事業者でいいますと、名鉄知多タクシー、安全タクシー、知多ツバメ、鯨タクシー、常滑市にあるサンレータクシー、刈谷市にあるタイコータクシーの一部が東海市を走っている状況にあります。半田市につきましては、名鉄知多タクシー、安全タクシー、サンレータクシーが知多半田駅で走っている形です。名鉄知多タクシーは全体で192台のタクシーを所有しており、そのうち半田営業所にある車庫には41台です。安全タクシーは半田市内に45台程走っているため、合わせて約85台のタクシーが半田市内を走っている状況です。名鉄知多半田駅、青山駅、半田病院などで主に待機をしながら、お客様のご注文に応じて、ご自宅にお迎えに行ったりしています。また、半田市は観光元年ということ

もあり、半田市観光協会でも赤レンガ建物や南吉記念館のPRを進められており、特に秋祭りの時は、名鉄知多タクシー、安全タクシー、サンレータクシーの3社で知多半田駅から南吉記念館までを定額タクシーとして、片道千円で走行しており、今年で3年目になります。これは、愛知陸運局支局の方へ申し出ている認可事業であり、渋滞で時間がかかろうが一律千円という定額を頂いています。ただ、イベント時だからと言って簡単に安い定額にできるものではなく、陸運局からも色々なご意見があったり、我々とも協議をしたりします。秋祭りになると、観光客が約12万人もくるということを支局の方にもご理解いただきながら、何とかこの事業を続けさせていただいています。このような定額運行というものは知多交通圏の中では、他に設けている箇所はございません。デマンドタクシーとしては、安全タクシーが武豊町のコミュニティバスにつなぐ移動手段として活動しており、半田市内では特に何も行っていません。どこのタクシー会社も抱えている課題としてありますが、20年も前から運転手不足に悩まされています。国のご指導もあり、例えば東京等の大都市圏などは非常に多く、減らせということもあり、当地域でも減車してはいますが、それ以上に運転手の数が減っている。市内でも、約85台のタクシーが全て満車でフル活動している状況は減多になく、金曜日がタクシー業界では稼ぎ時ですが、なかなかその日でも充足させられず、空車の車両も目立っている状況です。その影響から、朝から知多半田駅でタクシーが1台もないこともあります。他の都道府県からお越しになって、半田市の色々な観光施設に行こうと、バスもタクシーないといったこともあります。名鉄知多タクシーとしては、監視カメラで常時見張っており、お客様が来ればタクシーを現地へ向かわせる工夫はしていますが、いきなり駅にお越しになられた方については、何ら挨拶がないではないかと言われ

てしまうこともあります。当地域はバスの交通網が希薄ということもあり、朝夕のご注文を非常に多くいただいております、5時・6時代に出ている運転手は全て使っているため、運転手不足が原因とはいえませんが、駅にお越しのお客様への対応ができていないことも多いです。例えば当地域ではありませんが、年末時期の大高駅では終電の夜中12時半の後になると、30分待ちの行列は当たり前で、今は名古屋の錦などでも飲み屋はどんどん増えており、色々なところからお客様が現れ、夜中の3時くらいまでそのような状況が12月中は続きます。働いている運転手は一生懸命ですが、とても間に合わなかったりしているのが現状であり、一番の問題です。また、先ほどバスの路線で空港線の話がありましたが、中部国際空港が常滑市にありますので、最近では、夜中の2時に中国からの便が到着したりして、ホテルへ送ることや、3時間も4時間も到着が遅れた飛行機が夜中に到着したときに、注文があつたりします。台風等で電車が使えなくなった場合等にタクシーは活躍し、緊急時には非常に強く、一生懸命やっています。資料で配布しましたが、平成28年1月21日から、タクシーの運賃改定をさせていただきました。簡潔に言うと、7.68%の値上げをさせていただいています。資料の中の表で、一番下の普通車というのが、皆様が一番馴染んでいる中型タクシーというものです。今回の運賃改定のポイントとしては、中型・小型を普通車という一つの枠にまとめたことと、その初乗りが1.5km700円だったものを1.2km600円に変更した事です。名古屋圏では初乗り1.5kmが500円に対し、東海市より南となると700円と200円の差があることに抵抗感があり、100円の値下げを目標にしており、今回は、1.5km700円を1.2km600円にして、100円の値下げをしました。246mごとに80円ずつ上がっていた加算運賃については、255

mごとに90円としております。時間制運賃も、それなりに値上っていますが、15分単位で切ることができるようになりました。迎車回送料金も、これまでの110円から120円に値上がっています。早朝予約料金、深夜早朝割増や障害者割引等については、これまでと変更ありませんが、新たに運転免許証返納割引として70歳以上の方が、免許を返納して運転免許証返納証を提示いただくと、1割引をしますというものを始めています。よって、初乗り運賃を抑えて、運転免許証返納割引を加えて、多少はタクシー事業の方も痛みを感じながら、少し値上げをさせていただいたとご理解いただけたら幸いです。今回の初乗り料金の引き下げによって、初乗り料金700円の1割引で630円だったものが、600円の1割引で540円になることで、負担軽減に貢献をしていますし、半田市においても福祉券や高齢者券として補助を頂いていますが、65歳以上の交通弱者を補助する助成等をいただいていますので、タクシー業界としては大変ありがたく思っています。事業者としても頑張っていますが、何度も申し上げるように乗務員不足から、特に朝・夕・夜間などではなかなか需要に供給が追いついていない厳しい状況です。そのような状況ですが、タクシーはバスの交通網を含む公共交通の空白地帯に個別に行ける強みがあり、色々と努力を重ねていきたいと考えておりますのでよろしくお願い致します。

(会長)

愛知県タクシー協会知多支部長様から説明がありました、タクシー事業の現状について、委員の皆様、ご意見、ご質問等があればお伺いいたします。何かございませんか。

(乙川地区代表区長)

今は、車椅子を載せられるようなリフト付きのタクシーは存在するのでしょうか。以前、タクシー業界もリフト付きタクシ

一を用意するようになってきたと伺ったので、今の状況はどのようなになっているのでしょうか。

(愛知県タクシー協会知多支部長)

名鉄知多タクシーは「ウェルキャム」として、前の席が回る車両が2台あります。

(安全タクシー株式会社業務部長)

安全タクシーはストレッチャー付きの寝台車、車椅子車両、それぞれ1台ずつ所有しています。ただ、名鉄知多タクシー様と同じく、安全タクシーも乗務員不足で、専属乗務員はいません。お客様を載せても、あくまで送迎目的であり、介護目的ではないので、ストレッチャーの操作はお客様にやっていただくようにしています。

(愛知県タクシー協会知多支部長)

岐阜県でも色々な事業者が福祉タクシーを所有してはいますが、ほぼ病院へ行く目的のための送迎を午前3回行う程度です。ただ午前3回仕事があるとすると、あと午後からは何も仕事がなくなります。それは投資対効果として、事業者としては全く機能していない状況といえます。また、リフト付きタクシーだと、お客様も乗るのを拒む、停めるために手を挙げづらいなどもあり、地域のニーズに合わないところもあります。タクシーの運賃は一般タクシー料金の半額以下ということを標準に、NPOが教習を受けて1種免許の認定を受けた方というのを責任もって届けられている方が、ストレッチャー等を使って地域のニーズに応えるという仕組みもございます。

(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)

福祉の方での運営協議会というものがあり、そこで必要か否かを議論したうえで、運賃の有料化を認めています。タクシーの車両の話になりますが、今走っているほとんどのタクシーはトヨタのコンフォードというセダン型で、あれは2年くらいす

ると発売されなくなってしまう。また、トヨタで発売しようとしているジャパントクシーがありますが、それは車椅子の方、高齢者の方、急病者の方、妊婦の方も乗れるような車型で、あと数年すれば車のほとんどがそのような車になっていくのではないかと考えています。

(愛知県タクシー協会知多支部長)

今の話の車両ですが、分類でいうと小型車両です。車椅子なども乗らないこともありませんが、運賃は中型車両と同じ料金になるのに、なぜ小型の車両を開発するのか、トヨタに苦情を言った経緯もあります。すべてのタクシー車両がジャパントクシーに変わるかという疑問があり、小型になるにもかかわらず価格が高いため、各事業者次第になります。2017年にコンフォードが製造中止になりますが、ジャパントクシーに切り替えず、しばらくはコンフォードでいくという事業者もいると思います。

(会長)

続きまして、議題(3)「市内の地域公共交通に関する状況等について」のうち、半田市の公共交通の今後とこの会議の役割について、名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授様よりご説明いただきます。

(名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授)

本日は第1回の半田市地域公共交通会議ということで、これからの公共交通を考えていくことになりますが、この会議で何を発言したらよいかを説明したいと思います。まず、地域公共交通とは何かについてですが、資料1の要綱第1条に規定のとおり、道路運送法や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律というものがあり、この会議はその2つの法律に基づく会議になります。本来は全く別々ですが、全国の大半の地域公共交通会議は、この2つの法律に基づき設置されています。そのう

ち、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律は2007年に施行され、2014年の10月に大きな改正がありました。その法律に「地域公共交通」とは、地域住民の日常生活もしくは社会生活における移動または観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう、と記載されています。住んでいる方、あるいは来ていただく方に使っていただく公共交通ということになります。それを担う事業者様は、鉄道、軌道、バス、タクシー、船になります。今日は各事業者様がお見えになっており、半田市の公共交通を担っている各事業者と共に、半田市の公共交通について議論をしていただく会議になります。今まで半田市ではこのような会議を行っていませんでしたが、外国を例に挙げますと、ヨーロッパ、アメリカ、東南アジアなどでも「交通まちづくり」を進めています。つまり、環境を良くする、福祉、健康、防災、コスト面からまちの魅力を高める「まちづくり」として、車だけではなかなか進まないため、公共交通も大事にしなければならぬとかなり言うようになってきています。実際に、議員などが市民の支持を得るために、公共交通をよくすることを公約に掲げると当選しやすくなる、つまり市民も望んでいることが分かります。日本でいうと富山市が有名で、LRTとして今までの古い路面電車からオシャレな新しいものに切り替えました。そうすると、まちがすごくよくなったように感じ、それに伴って買い物客や住む方が増えて、まちの軸になってきます。このように、まちを賑やかに豊かにしていこうということが、外国でもかなり行われ、日本でも行われるようになってきています。そのためには、路面電車もLRTも便利で乗りやすくなければいけません。そのためには自治体をはじめとして、関係機関が協力して、公共交通をよくするために議論をして考えなければなりません。ところが、本日、知多乗合（株）様の退出

の話や、タクシー業界の運転手不足の話もありましたように、なかなか厳しい状態です。以前は運賃だけで採算が取れていましたが、今、全国の8割のバス会社は赤字になっており、1970年に比べると、路線も4分の1以下にまで縮小しています。半田市でも有脇線が東浦駅に行かなくなるとのことですが、20年前は刈谷まで30分に1本、大府までも1時間に1本、バスが運行していましたが、今は見る影すらない状態です。タクシーも同様に厳しい状態です。市民のみなさまが車に乗るようになったことが、影響していると考えられます。また、運転手への待遇面が悪いために、平均年齢も上がり、辞める人も多く、残った人がどんどん大変になっていく状況です。また、長野県のスキーバス事故があったため、国土交通省においてそれに関する有識者委員会が開かれ、私は明日委員として出席しますが、安全を確保してバスを走らせるという事が難しいと懸念される事態に陥っています。これに対し国は何をしてくれるのか、というと国は一步引きました。昔は国とバス・タクシー会社とで連携があり、そこにお任せすれば市役所は何もしなくてよかった時代もありましたが、2002年に乗り合いバス・タクシーの規制緩和が行われ、その時の旧運輸省から、国はあまりやりません、市役所でやってくださいという方針を出しましたが、国は具体的にそのことを言いもせず、市町村もそのようなことは把握していませんでした。よって、当時のほとんどの市町村は公共交通のことをやるなんて、自治体の仕事ではないと思っていました。しかし、一方でコミュニティバスというものが出ました。半田市でも、過去、公共施設巡回バスがありましたが、そのようなものを愛知県の中でも多くの自治体がやっており、東京都の武蔵野市にある吉祥寺というところがありますが、吉祥寺のような都会のところでやったバスがうまくいって、全国の勘違いした田舎の方でも同じことをやったら失敗したという

ことで、半田市も同じようになってしまいました。しかし、バスを走らせればよいという訳ではなく、江南市では4人乗りのタクシーでバスのように走らせることをやっていたし、隣の小牧市では今でも6人乗りのタクシーでバスのような輸送をやっており、9人乗りのパターンも愛知県、岐阜県、三重県ではたくさん走っています。このように、色んなやり方がありますし、三重県松坂市のように、路線バスとは別に電話すれば来るデマンド路線を設け、両方を同時にやる方法もあり、これは地区の運行協議会、つまり自治会がダイヤや停留所の場所等を決めて、市と協議をし、市から予算をもらって、さらに住民からの寄付金を募りながら、採算を取ってやっています。もしかすると本日お集まりの方々へ、このような事例に沿った方法をお願いしなければならない可能性も十分にあります。これらを考えることを今後はやらなければなりません。愛知県の旭町（現：豊田市）は、住民バスがあり、これは市役所が車を貸して、それに対して地域でダイヤ等を決めて、商工会様もお金を集めて、運行しています。このように、住民自らが公共交通をどうやってつくるかを考える仕組みがあります。つまり、今の時代は、国や鉄道・バス・タクシー会社にお任せというものはなく、むしろ地域の皆様が自ら、なぜ必要で、なぜ維持しなければならないかを考えて、どのように具体化するかを考えて、さらに誰がどのように支えるかを考える、決める、やるという時代になっています。それを束ねるのが自治体であり、後ろから助けていただくのが国である、と法律上なっています。そして、これらを具体的にやるのが、この「地域公共交通会議」です。地域公共交通会議は、2006年の法改正に伴いできた制度ですが、2005年の時に道路運送法改正の検討会に出席したときに、私が提案したものです。まさか提案したものがそのまま採用されるとは思わず、私が作った組織図も国土交通省の

マニュアルにそのまま掲載されることとなり、逆を言えば、国はそれほどまでに公共交通を理解していないのです。仕組みとしては、市町村の公共交通は、市町村が自ら決めていただき、決めたことについては一定のメリットを与えるという制度で、例えば、地域として必要な路線の変更を、自ら協議し認定することで、許可に要する期間短縮やデマンドバスを走らせることができるようになるなどがあります。これは、コミュニティバス等に限らず、知多乗合（株）様の路線も会議の場に出していただくと、同じようなメリットが受けられるので、知多乗合（株）様におかれましては積極的な提案をしていただきたいと思います。先ほど、この会議は2つの法律に基づくものと説明しましたが、2006年の時には道路運送法のみに基づく会議でした。しかし、これはバスのみに関するもので、タクシー、鉄道、航路等には全く力を持ちませんでした。また、地域公共交通会議は各自治体が場当たりのになり、本来はまちづくりの中でしっかりと計画を立てて順序良くやるべきなのを、この会議はその形を崩してしまうと、当時はよく指摘されました。それから、この会議はバス、鉄道、タクシー会社様に出席に関して拒否権があります。全国には出席を完全に拒む事業者もいて、公共交通会議が開催できないところもあります。しかし、その翌年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律ができ、バスだけではなく鉄道、航路、線路も道路も走れるDMVや水陸両用車も含むことが可能になり、法定の計画を策定することができるようになり、さらには事業者が出席を拒めず、仮に欠席したときに決定した事項に従わなければならない、いわゆる参加応諾協議結果遵守義務も入りました。これだけ聞くと、この会議がいかに強力かが理解いただけるかと思います。先ほどの路線廃止もそのうちのひとつで、バス会社は運輸局に出せば6か月で廃止にできますが、愛知県の場合は紳士協定で、いきなり出さず、

まず愛知県にお伺いをし、県を通じて市へ話をしていただき、納得していただければ、30日に短縮できる仕組みになっています。それも含め、公共交通をよくするためにどうしたらいいかを検討できる場となっています。しかし、会議としての予算はなく、議会の承認を要し、我々の考えは議員の皆様の了解を得る必要があります。地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第4条を見ると、国、県、市、事業者の各々の役割が書いていますが、結論としては市が主体的に取り組まなければなりません。県は、必要があると認める時に主体的に取り組み、事業者はサービスの質の向上、情報発信が責務となっており、国は情報提供、研究開発、人材育成にとどまっています。活用例を紹介しますと、あるまちでは路線バスとコミュニティバスが同時に走っており、お互いにお客様の取り扱いになっていましたが、全て同じ運賃で回数券も共通にし、補助金は全部一括で出すことで、その中の公共交通は全て同じように捉えることができるようにし、利用者も増加した例があります。別のところでは、スクールバスや企業送迎などの無料バスがあり、それと路線バスやコミュニティバスを一体的に見直したところもあります。また別の市では、バスと航路の間で運賃を連続化するかダイヤを改正することで、離島からバス乗継で高校やスーパーに行くことができるようになりました。別の市では、地区ごとに地域公共交通会議が設置されているところもあります。別の町では、民営バスとコミュニティバスが別々だったのですが、乗り継ぎができなかったことから、この会議で議論し、バスターミナルを作って、そこで乗り継ぎができるようにしました。半田市も10年以上前に公共施設巡回バスを走らせたことが、うまくいきませんでした。その後は、知多乗合(株)様による路線バスにより公共交通が維持されてきましたが、これまで具体的に路線バスをどのようにしていくか、半田市としての

公共交通がどうあるべきかを議論してきませんでした。つまり、何のために公共交通を確保、維持、改善しなければならないかが、市役所の中で理解が進んでいない状況です。私は2009年の5月に武豊線期成同盟会にお招きいただき、このことについて警告しており、その時は聞き流されましたが、いつかは半田市も地域公共交通会議やらなければならないと思っており、本日、その時が来ました。そのきっかけとして、知多乗合（株）様の退出の話がありましたが、このように会議の議論がなければ路線バスは衰退していきますので、覚悟はしていました。そこで、お願いしたいこととして、この会議は諮問機関とは違い、ステークホルダー会議といいますが、要はこの公共交通にかかわる関係者が集まって、お互いに納得して何をやるかを定める会議なので、市役所が原案を持っていて、それに対して意見を言う形式ではありません。多くの方々が参加いただき、公共交通をよくすることで地域を盛り上げていくという目的を持ち、その中でそれぞれの立場で何ができるか、できないかを遠慮なく言っていただき、大きな目的の中で決まったことは、みなさんで前に進んでいきたいと思いますという頑張れることが大切だと思います。ですから、委員としては、路線バスの廃止決定や今後の新たな交通体系の構築を任されたすごい責任なので、決めるという事の責任感を持ってほしいです。各団体から出てきているのであれば、各団体の中で意見を集約し、この会議の場で発言をしていただきたいと思います。また、会議の場で決まったことは、適宜、各団体へ周知いただきますようお願いいたします。それぞれの立場を大事にし、公共交通をより良いものにできればと考えています。なぜ公共交通を良くしなければならないのか、よくすることでまちをどうしたいか、具体的に何をするのか、よくするためにそれぞれの果たすべき役割は何かを考える、ということこれから皆様と一緒にやっていきたいと思いま

す。私は名古屋市民ですが、是非、半田市に移住したくなるような環境になることをサポートできるようなお手伝いをしていきたいと考えています。

(会長)

名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授から説明がありました、半田市の公共交通の今後とこの会議の役割について、委員の皆様、ご意見、ご質問等があればお伺いいたします。何かございませんか。

特にないようですのでございますが、この地域公共交通会議の位置づけや今後の進め方等についてご説明いただき、また、考え方の一定の共有をさせていただいたかと思えます。それでは最後になりますが、今後の予定について、事務局から説明をお願いします。

(事務局)

議会の方で総合交通体系の調査特別委員会が設置されており、平成28年5月頃を目途にご提言が公表される見込みでございます。このため、次回、第2回の地域公共交通会議は5月下旬開催として、今後、調整をさせていただきたいと考えております。本日の会議におきまして、公共交通の現状の一端をご理解いただけたことと思えます。次回は、委員の皆様それぞれのお立場から、今の半田市の公共交通の問題点は何か、また、より自由に移動ができる、これからの公共交通を考えていく上で、焦点はどこに当てていくのか等について、しっかりとした議論を行って深めてまいりたいと思えます。また、中部運輸局様におかれましては、一部ご説明いただきましたが、国の補助施策について、逐次、情報提供をお願いしたいと思えますのでよろしくお願い致します。

(会長)

只今、事務局から説明がありましたように、次回は5月下旬

に改めて調整をさせていただいて、お知らせをさせていただきます。最後になりますが、会議全体を通じてご意見等ございましたら、頂戴します。

(愛知県振興部交通対策課主幹)

本日は、知多乗合(株)様の退出について、協議を行いました。今後、この会議の当面の目的として、どのようなことを想定しているのか。

(事務局)

当初、この会議を立ち上げるにあたりまして、運輸局様はじめ色々ご相談をさせていただき、その一気呵成に、もう形成計画まで近々踏み込んでいけるのかというところがございます。半田市は、今、人口12万人の都市であり、急にそこまで進んでいくというのは、今現在としては考えていません。しかし、本日、こうして会議が立ち上がりましたので、第2回を非常に大事にしたいと思っております。先ほど説明をさせていただきましたような視点を持って、ご意見を頂いて、当てていくべき焦点が明確になってきましたら、それを具現化していくための交通網をどのように作っていくかについて、形成計画が必要であれば、然るべきコンサルもいただきながら、形成計画の作成も一つの手法ではないかと考えています。現状として今の路線を幾ばくか手を加えながら、やりくりができるのであれば、それも一つの手法かと思いますが、実は、これは今年の4月から知多乗合(株)様とお話をさせていただいており、なかなか結果的には退出そして減便というお話も頂戴していますので、事務局としては、今しばらく議論を深めさせていただき、将来的には新しい交通体系が立案、計画できますように、もっていかねばと考えています。

(愛知県振興部交通対策課主幹)

来年度の予算で、この協議会でなにかやっていくことを具体

的に打ち出す予定はありますか。

(事務局)

来年度は、当初予算におきまして、会議の運営経費を予算化しています。形成計画も含めて、もう一步踏み込んだ施策を28年度に打っていくことについては、当初予算では見ていません。

(会長)

今のご質問についてですが、半田市という土地に住みたくなるような、あるいは訪れてみたくなるような半田市の交通体系というものは何かというものを、この会議で議論し、最終的にはその体系の立案にもっていきたいと思っています。これは時間的なものや、あるいはそれに要するコストの問題も当然出てきますので、これは理想的なものになるかどうかはともかく、そうした視点で今後皆様からご意見を頂戴し、よりよい交通体系を構築してまいりたいと思っております。

他にご意見等ございますか。

(社会福祉法人半田市社会福祉協議会事務局長)

本日、知多乗合(株)様の路線バスの一部撤退について、承認した事の責任を感じ、非常に重みのある会議に参画させていただいていると改めて思いました。できれば、この会議の位置づけのところが最初に説明いただきたかったのですが、これまでの経緯の報告から入って、理解不十分な点がありましたので、資料も早めに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)

私ども観光協会としては、27年度から観光施設へのアクセスとして、知多乗合(株)様にご相談させていただき、イベント時には臨時のバスを走らせてきましたが、観光として、もう少し前に進めるにはどうしたらよいかを議論できる場としても活用できると考え、今後の仕事を進めるにあたっては非常にあ

りがたいと考えて参加させていただきましたが、今後、公募の委員様を募集するということでしたが、会長がおっしゃったように、半田市に住みたくなる、訪れてみたくなるということを目的に、この会議をまず進めるという事を明確に書いていただき、私たち観光サイドの部分に関してもご意見のある公募委員様に入っただけだと非常に嬉しいなと思いました。

(会長)

ご意見としていただきます。他にご意見等はございますか。

(名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授)

資料5-1と資料5-2について、これは最近書いたものですが、資料5-1は月刊公明の中で、地方創生の取組の中で公共交通は重要であるというご認識のようで、それについて解説したものです。資料5-2は2月号で出たばかりで、昨年6月頃に書いたものですが、昨年の4月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正等に関する解説を交通工学という雑誌に書いたもので、法律の仕組み等を含め、掲載しております。今こうして会議が立ち上がり、今の公共交通が色々と問題があると分かったので、それをどのように見直すかを精力的にやらなければならない、最終的には公共交通網形成計画を作り、それに基づき新たな交通体系を作っていくことになると思います。今、半田市の事務局として、スケジュールを出した方が良く提案しましたが、今その段階にないと考えているようですが、次回開催時期が5月でいいかを含めて、今後事務局と確認をさせていただき、本格的な議論を入りたいと思います。

(会長)

これにて本日、第1回の地域公共交通会議を終了させていただきます。

(終了)