

令和元年（平成 31 年）度第 2 回豊明市地域公共交通会議 議事録  
 （豊明市地域公共交通活性化協議会合同会議）

日 時 令和元年 8 月 2 日（金） 午後 2 時 30 分から午後 4 時 30 分まで  
 場 所 豊明市商工会館 市役所分庁舎 会議室 1  
 出 席 者 21 名（うち代理出席 6 名）  
 欠 席 者 4 名  
 事 務 局 豊明市役所 行政経営部 企画政策課  
 傍聴の可否 可  
 傍聴の有無 有（9 名）

議 題 （1）平成 30 年度地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算報告について  
 （2）豊明市地域公共交通網形成計画（平成 30 年度）の個別評価について  
 （3）「チョイソコとよあけ」第 3 期運行計画（案）について

そ の 他 大府市循環バス「ふれあいバス」の前後駅乗り入れについて

議 事 内 容

※内容（要旨）内では、チョイソコとよあけを「チョイソコ」と記載しています。

発 言 者	内 容（要 旨）
	開会
<b>会長挨拶</b>	
松 本 会 長	本日のような猛暑日は、停留所までの移動や電車の乗り換えが大変である。このような天気の日には、高齢者だけではなく、我々にとっても「ラストマイル」は大変重要だと実感した。ラストマイルという意味でも、議題にあるチョイソコは大変期待される場所である。本日は、チョイソコ部会で協議した内容を基に作成した第 3 期運行計画案に関し、皆さまから忌憚のないご意見をいただきたい。また、他の議題である平成 30 年度決算、網形成計画の個別評価についても併せてご審議いただきたい。
<b>議題（1） 平成 30 年度地域公共交通活性化協議会歳入歳出決算報告について</b>	
	（平成 30 年度監事より監査報告）
	（意見なし）
	<b>【 承 認 】</b>
<b>議題（2） 豊明市地域公共交通網形成計画（平成 30 年度）の個別評価について</b>	
委 員 （名鉄バス）	市内 3 路線の利用者は増加傾向にある。特に豊明団地線は、藤田医科大学病院への通院や、学生や大学職員の朝夕の通学・通勤に多く利用されていることもあり、利用が多くなる春先には臨時に増便対応していた。しかし、年間を通して前後駅から大学まで自転車で通学・通勤している方も多いため、バス利用を促進するため、春先の臨時増便ダイヤを 10 月に 2 本定時化した。結果として、昨年 10 月は、春並みの数字を残すことができ、増便効果が発揮された。

	<p>また、今年度の春先についても、岡崎市に藤田医科大学岡崎医療センターが新設されることに伴い、研修のために藤田医科大学病院へ通勤・通学の方が更に増えたため、本年4～6月の利用者も更に伸びている。こちらについても、朝の時間帯に更に2便を定時化し、利便性の向上を図っている。</p>
委員 (愛知運輸支局)	<p>網形成計画の評価を実施するうえで、収支率や公的負担の割合といった費用に関する評価はしないのか。</p>
事務局	<p>網形成計画内に、収支等による公的負担に関する評価項目は設けていないため、評価は実施しない。</p>
<p><b>【 承 認 】</b></p>	
<p><b>議題(3) 「チョイソコとよあけ」第3期運行計画(案)について</b></p>	
委員 (愛知運輸支局)	<p>資料3-1のP.6キ)乗合率について、イベント開催時は3人以上の乗車があったということだが、日頃の利用に関して乗合率が1.2～1.5というのは、通院や買い物といった外出支援という部分では当初想定していたより少ないと感じる。その中でも、乗合率の高い目的地あるいは乗合が生じない目的地など、事務局として把握しているものはあるか。</p>
事務局	<p>乗合率が高い目的地については、イベント等の開催が影響する場所としては、カラオケ店は、チョイソコ利用者に対して100円割引を実施していることもあり、カラオケ教室の会場として団体に利用されている。また、健康長寿課が、毎月1回チョイソコを活用した外出イベントを定期的で開催しており、これまでに、飲食店でのショー見学ツアーや、豊明花き市場の見学ツアーを実施した。参加者は、目的地または最寄りの停留所への集合時刻に合わせて予約をするなど、チョイソコの使い方を知ってもらうことをイベントの主な目的としており、利用機会を創出している。</p> <p>日常生活における外出支援としては、買い物目的の商業施設への移動は乗合率が高くなっている。また、利用者数で見ると、利用として最も多いのは病院であり、特にリハビリ等で定期的な通院が必要となる整形外科は利用が多くなっている。ただし、利用は午前中に集中するものの、人によってかかりつけ医が異なるため、市内の病院数が比較的多い本市では、目的地となる病院が分散することが、乗合率が伸びない要因のひとつであると考えている。</p>
委員 (豊老連)	<p>老人クラブ会長会において、チョイソコに対する意見を聴取したので報告させていただく。</p> <p>①チョイソコの周知度は、各地域の老人クラブ会長51名のうち、約半数が知らなかった。公共交通の利便性が良いところにお住まいの方は、あまり興味がないようである。</p> <p>②チョイソコの利用時間は午前9時からだが、通院を考えると、もう少し早い時間から運行してほしい。</p> <p>③チョイソコが地域や高齢者にとっての移動手段というのであれば、もう少し地域の意見を聞いてほしい。</p> <p>④昨今、高齢者の交通事故が非常に問題となっている。運転免許証返納者に対して、一時的な支援だけでなく、恒久的な整備をしてほしい。</p> <p>⑤沓掛地区では、ひまわりバスが走っていた昨年度までは、文化会館で乗り継ぎが生じるものの、100円で前後駅まで行けた。現在のチョイソコでは、スギ薬局二村台店も</p>

<p>事務局</p>	<p>しくは豊明市役所で乗り継ぎ、400円かかる。運賃について検討してほしい。</p> <p>まだチョイソコを知らない方が多く、資料3-1 P.1 図1からも分かるように、特に沓掛、仙人塚・間米エリア以外の地域に対しての周知不足は感じている。さらに、公共交通の利便性が良い地域は、チョイソコに興味がないもしくは必要性を感じていないという意見も聞いている。しかし、チョイソコが使われないことが必ずしも悪いことではないと思っている。チョイソコがなくても、名鉄バス、ひまわりバス及びタクシーが利用できているのならば、公共交通全体で考えれば問題ない。チョイソコは、公共交通を使いたくても使えない人、例えば、停留所までの移動が困難であるなど、普段の外出に不便を感じている人にとっての移動手段を担えればよい。今後は、チョイソコがそれらのニーズに対応できているかどうかを把握するためのアンケート等を実施していきたい。</p> <p>運行時間は、チョイソコ部会において、運行終了時刻を午後5時までとする事務局案を提示した。結果として、第3期運行計画での運行時刻に変更はないが、運行時間の拡大による利用者の変動については、今後検討すべき項目だと考えている。ただし、運行時間を一度拡大すると元に戻せないということもあるため、ご意見としていただき、今後、慎重に検討を進めていきたい。</p> <p>免許返納は、現在、健康長寿課において免許証を自主返納された方に対する助成を行っている。それ以外に、免許返納の有無にかかわらず、名鉄バスやタクシーも高齢者に対する優遇措置を実施している。まずは、その周知を行うことが必要である。その上で、足りない部分を把握し、行政と交通事業者が連携して対応できればと考えている。</p> <p>乗り継ぎは、既存公共交通を利用させていただきたいという思いがある。チョイソコ同士の乗り継ぎは400円となるが、前後駅周辺の事業者停留所へは、名鉄バスへの乗り換え案内により数十円安くなる。利用者は、スギ薬局二村台店もしくは豊明市役所でチョイソコから降ろされ、あとは名鉄バスの時刻を自分で調べて目的地まで行かなければいけないというイメージを持たれているようだが、実際は、チョイソコ予約時に名鉄バスの乗り換え時刻もオペレートしてくれる。まずは、利用者への利用方法の周知が、公共交通の多様な使い方につながるのではないかと考えている。</p>
<p>松本会長</p>	<p>地域の声は、沓掛や仙人塚・間米エリアでは意見を集約して停留所を設置しているが、地域の意見が十分に届いていない可能性もあるということである。地域の方々には、チョイソコを含めた公共交通に対する地域の声をより聞けるような体制の構築をぜひともお願いしたい。</p> <p>乗り継ぎは、沓掛エリアから前後駅周辺の事業者停留所まで移動するにはチョイソコ同士の乗り継ぎでは高くなる。ドア・ツー・ドアの運行形態に近くなるため、料金は高額になる。今後の課題だが、名鉄バスに乗り換えた場合は、少なくともすべて名鉄バスで移動した場合の料金程度になるような乗継割引体系ができればよい。チョイソコと既存公共交通間の乗継割引の実現は、効率的あるいは役割分担が明確化された公共交通ネットワークの構築につながるのではないかと考えている。</p>
<p>委員 (名古屋市交通局)</p>	<p>資料3-1 P.1 図2について、どの年代も、男女比が約1:2になっている。我々も、今後新たな公共交通を検討していくうえで非常に興味深い結果である。この結果について、事務局の見解があればお聞きしたい。</p>

事務局	<p>ひまわりバスでも同じ事が言えるが、男性よりも女性のほうが「乗合」という空間に対しての抵抗が少ないように感じる。バスという空間の中で、利用者が日常会話などのコミュニケーションの場としているのはやはり女性が多い。チョイソコはワゴン型車両のため、バスよりもさらに「乗合」の空間が狭くなる。男性にとっては、その環境に抵抗を感じてしまうという意見も聞く。チョイソコは「移動手段+目的」をセットにした利用価値を高めることが課題だと認識しているため、今後は、男性目線で外出したいと思ってもらえるような目的づくりや、定期的に外出してもらおう仕掛けづくりを行うことで、男性の利用を増やしたい。</p>
委員 (名鉄バス)	<p>資料3-4 P.18 停留所の増設・変更及び廃止について、新たに設置するチョイソコ停留所が、名鉄バス路線と重複した場合の名鉄バス利用案内停留所に該当するかなど、新設停留所と名鉄バス停留所との位置関係を事前に確認したい。公共交通会議委員に報告する前に、確認できる体制づくりをお願いしたい。また、それを踏まえた停留所確定までのスケジュール感についてお聞きしたい。</p>
事務局	<p>毎月5日に翌月の協賛企業数を確定し、その後、速やかに公共交通会議委員に報告することとしているが、このスケジュール感で問題ないか。</p>
委員 (名鉄バス)	<p>新設停留所が、名鉄バス利用案内停留所であるかどうかを早めに確定させることは、予約受付をするオペレーターにとっても重要なことである。翌月の停留所確定後すぐに確認の連絡をいただきたい。</p>
事務局	<p>毎月5日に停留所の増設・変更及び廃止を締め切り、翌月の停留所を確定する。その後、5営業日までにチョイソコ部会員に対して停留所の確認を依頼する。その際、停留所の設置に関して修正が生じた場合については、停留所確定後7営業日までに対応した後、速やかに地域公共交通会議委員へ報告し、翌月1日より停留所の設置という形とする。</p>
委員 (豊明交通)	<p>これまでは、チョイソコの「利便性」を焦点に議論を進めてきており、利用者にとって利便性の良い公共交通システムを構築することは非常に大事なことである。一方で、「利便性」と「安全性」は相反するものであると考える。停留所を増やすことは、利便性が向上することにつながるが、「安全性」の担保をぜひ考えていただきたい。今後、チョイソコを継続していくのであれば、安全な運行というものをもう少し考えたほうがよい。</p> <p>また、事業者停留所については、企業への協賛依頼から、実際に停留所を設置するまでの運営側と企業側のやり取りが不透明である。契約期間や退会のタイミングなどオープンになっていない部分が多い。細かいところは必要ないが、停留所設置までの大まかな流れはオープンにするべきである。</p>
松本会長	<p>「安全性」の確保は非常に重要である。当然、停留所を設置するにあたっては、待合環境として安全かどうか、事前に確認されているということによろしいか。</p>
事務局	<p>停留所設置場所が待合環境、車両の停車環境として適当かどうかを総合的に判断し、設置の可否を決定している。安全性の確保は、本格運行に向けて一番に考えていかなければならない。委員の皆さまからの意見をいただきながら、しっかりと定めていきたい。</p> <p>事業者停留所設置までのやり取りについては、スケジュール的な部分も含めて、提供できる範囲内でお示ししたい。</p>

委 員 (アイシン精機)	事業者停留所の設定は、アイシン精機またはスギ薬局が、企業に対してチョイソコのコンセプトを説明のうえ、協賛に前向きな企業へ改めて個別に営業し、協賛いただいている。企業とは、設置条件や解約条項を記載した契約書を締結しているが、契約内容の公開は個人情報に関わるため難しい。
松本会長	口頭では説明いただいているが、確認する物がない。契約書ではなくどのような方針で契約しているかお示しいただきたい。
委 員 (アイシン精機)	次回の会議において、契約までの一連の流れについてお示しする。
松本会長	企業活動が関係する部分の公開のお願いではなく、あくまでも公共交通として満たすべき機能の部分で結構である。ぜひお願いしたい。 また、停留所の増設・変更及び廃止については、公共交通会議委員への報告の際に「チョイソコ通信」も同封していただきたい。
事務局	一緒に送付させていただく。
松本会長	第3期運行計画は、中学生以下もチョイソコが利用可能になる。網形成計画に記載の空白地域の交通手段の確保という役割を担うこととなり、ありがたいことである。一方で、資料3-4 P.12「小学生以下の利用については、保護者が利用予約を行うことを基本とする。」とあるが、悪用されないか心配である。要は、小学生以下の利用者と予約する人の関係性の確認が難しいということである。ただ、コミュニティバスは中学生以下でも利用でき、実際には保護者が利用予約をするので大丈夫だとは思いますが、子供たちが安全に利用できるような環境は考えていく必要がある。
委 員 (愛知運輸支局)	運賃の適用で、中学生以下と小学生以下について、それぞれ運賃を収受するのか。記載されている適用方法では読み切れないと思われる。
事務局	年齢に関係なく1乗車200円とする。また、資料3-4 P.16を「障がい者、介助者、市内在住の中学生以下等、ひまわりバスでは無料となっている者も、チョイソコとよあけにおいては、200円の運賃とする。」に修正する。
委 員 (市民公募)	資料3-1 P.1で登録者に占める65歳以上の高齢者の割合は何%か。また、沓掛、仙人塚・間米エリア以外の地域で登録が伸びない原因は何か。その地域に対する対策は何か考えているのか。
事務局	登録者数の約9割が65歳以上の高齢者である。また、沓掛、仙人塚・間米エリア以外の登録者数は少ないが、P.2表1にもあるように、必ずしも登録者数が少ないことが利用の少なさとなっていない。ただ、先の質問の中にもあったが、チョイソコを知ってもらわなければならない。沓掛、仙人塚・間米エリア内であっても、まだチョイソコを知らない方がいると聞いている。今後は、老人クラブの会長様を通じて、地域でのチョイソコ説明会を実施していければと考えている。
委 員 (市民公募)	1日あたりの利用者数が沓掛で14.6人、仙人塚・間米で18.5人となっているが、目指すべき数値は設定しているのか。
事務局	利用者数も重要だが、まずは乗合率の向上を目指したい。乗合率を高めるためには、単なる移動手段ではなく「移動手段+目的」をセットにした利用価値を高めることが重要である。乗合率の向上が利用者数の増加につながると考えている。

【 了 承 】	
松 本 会 長	<p>高齢者の積極的な外出支援としてのチョイソコでは、目的づくりによる利用者の変動を第3期で検証するという事で、利用者が増えるような目的づくりを期待したい。空白地の移動手段の確保としてのチョイソコでは、現段階では、チョイソコと既存公共交通の連携は不十分だと思っている。名鉄バス路線と重複する移動については、第1期では名鉄バスもチョイソコも使える形とし、第2・3期では、チョイソコは利用せず名鉄バスのみ案内する形とした。第4期に向けては、利用者を乗り換え停留所までチョイソコが運び、そこから先は名鉄バスを利用してもらうことに変わりはないが、せっかくの実証実験であるので、乗継割引を検討いただきたい。割引の導入により、名鉄バス利用の変動を検証するなど、将来のMa a Sみたいなもの繋がると考えている。ぜひ、事務局と名鉄バスとで協議して実施につなげてほしい。</p>
その他 ・大府市循環バス「ふれあいバス」の前後駅乗り入れについて	
事 務 局	<p>9月より、前後駅南口ロータリーに大府市循環バス「ふれあいバス」の乗り入れが開始する。また、市内には前後駅を含め3か所の停留所が設置される。これにより、豊明市民にとっては、JR大府駅及び協和駅への利便性が向上し、大府市民にとっては前後駅への利便性が向上する。乗り入れの案内は、9月号広報に掲載予定である。</p>
委 員 (大府市)	<p>「前後駅」「星城高校北」「星城高校東」という停留所を豊明市内に設置する。市域をまたぐ広域連携に向け、2年ほどかけて実現に至った。豊明市民は、大府市にあるクリーンセンターのプールにも行くことができるようになる。公共施設の利用についても、幅広い意味で期待している。何かあれば、またご指導いただきたい。</p>
【 了 】	