

令和元年（平成 31 年）度第 4 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 2 年 2 月 18 日（火） 午後 2 時 30 分から午後 4 時 30 分まで

場 所 豊明市中央公民館ホール

出 席 者 17 名（うち代理出席 7 名）

欠 席 者 8 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（8 名）

- 議 題
- （1）「チョイソコとよあけ」会員アンケート結果について
 - （2）「チョイソコとよあけ」実証実験第 3 期運行計画の実証結果について
 - （3）「チョイソコとよあけ」第 5 期運行計画案について
 - （4）ひまわりバス運行ダイヤ等一部改正について

そ の 他 （5）第 2 次地域公共交通網形成計画策定に向けたスケジュールについて

議 事 内 容

※内容（要旨）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
会長挨拶	
松本会長	いよいよチョイソコの実証実験も 1 年が経過し、本格運行を見据えた内容について委員の皆さまにご議論いただく場となる。ご存知のとおり、3 ヶ月ごとに少しずつ内容を変えながら実証実験を進めてきたが、だいぶ落ち着いてきている。一方で、チョイソコの使い勝手など、更にたくさんのご意見をいただきながら、より良いチョイソコにしていきたい。
【報告事項】（1）「チョイソコ」会員アンケート結果について	
松本会長	交通空白地域とそれ以外の地域、既存公共交通の有無など、地域によって異なった結果となっている。また、他の公共交通手段を上手に使い分けており、チョイソコの導入により、一方的に既存公共交通の利用が減るということでは決してないという姿もみられる。一方で、利用者からは、運行時間の延長や土日運行といった要望もある。これは、更なる利便性を求めるということで際限なく出てくる場所だが、公費を投じて運行するという点でしっかりと考えていかなければならない。
【報告事項】（2）「チョイソコ」実証実験第 3 期運行計画の実証結果について	
委 員 （豊老連）	（P. 13 予約不成立状況） 予約不成立の主な利用は予約過多によるものとの説明であったが、他の理由は何か。

事務局	出発または到着の時刻を変えられたくないという場合や、運行時間外のご要望に答えられないといった理由がある。
松本会長	予約は、最初に予約した人を優先的に受け付ける方式を採用しているため、乗車場所や目的地の方向、移動距離によっては、その移動上で拾えない予約は受け付けることができない。例えば、ある時間帯まで一斉に予約を受け付け、運行経路を組んだうえで再び利用者に乗車時刻をコールバックする方式であれば、もう少し予約不成立件数は解消されるかもしれないが、現方式では難しい。
委員 (アイシン精機)	他県では、乗合率を高めるためにコールバックする予約方式をとっている市町村もあるが、直前の利用に対応できないことが利用者からの一番の不満となっているようである。
松本会長	(P. 7 図 12) 利用希望時刻との差異のうち、マイナス表記の意味は。
事務局	利用者が希望する時刻より前の時間帯で予約が成立したということである。
松本会長	利用者への案内はどのようにしているのか。
委員 (アイシン精機)	利用希望時刻をシステムへ入力すると、前後 3 つの候補が出るようになっている。利用者の目的や都合によって、最適な時刻をご案内している。
委員 (タクシー協会)	(P. 16 収入状況) 事務局は、収入が増えているということだけをもって安定的な運営だと評価している。しかし、タクシー事業者への運行委託費用やオペレーターの人件費など、支出に関する部分が見えない。収入に対する支出を見比べないことには安定的だと評価できない。
事務局	民間企業の収益に関わる内容のため、すぐに公表することは難しいと聞いている。ただし、安定的な運営という限りは、収入と支出の部分について可能な範囲でお見せできるようにしたい。
松本会長	民間バスには、赤字路線に対して行政からの補助金等で損失補填することにより維持されているところもあるが、収入と支出を明らかにしている。チョイソコでもやはり両方とも明らかにしてもらい必要がある。しかし、チョイソコの仕組みでは、公共交通というものの、行政は公共施設停留所の協賛企業として協賛金を支出している立場である。事業主体はアイシン精機のため、金額的な所は必ずしも必要ないが、安定的な運営を評価するため、定性的な観点でお見せいただきたい。
委員 (タクシー協会)	民間主体ということだが、行政が公共交通として導入する位置づけにあって、民間の支出は問わないという考え方に疑問を感じる。何をもって安定的な運営とするのか、費用がかさんで赤字が膨らんだ場合、行政がこういった形でコミットメントしていくのかといった視点が欠けている。
委員 (アイシン精機)	図 26 の収入では運営が厳しく、不採算により撤退するのではないかとのご心配かと思う。もちろん、豊明市だけでの採算では、到底成り立たない。そのため、このチョイソコを全国に展開し、オペレーターも含め、システムを複数市町村で共有することでコスト低減を図っていく。愛知県に根付いた企業として、全

	<p>国に先駆けて導入している豊明市にはご迷惑をおかけするような事態にはしないという覚悟で取り組んでいる。</p>
事務局	<p>行政としては、今後、ちょっとした先まで歩いたりすることも大変な高齢者が増加すると予測される中で、身近なところから目的地まで安価に外出できるような支援を目的とした市民サービスの提供として公費を投入している。特定の事業者には過度な赤字補填をしているだけではないか、あるいは、事業が行き詰まった時に事業主体に撤退され、市民の皆さまに多大な迷惑がかかるのではないかと、いうところをご心配されているかと思うが、行政として必要な事業だとの認識があるということをご理解いただきたい。</p>
松本会長	<p>もし、運営が厳しくなってきた場合、更なる公費の投入もあり得るということか。</p>
事務局	<p>現状の運用範囲の中で支援したいという意味である。利用者が少なくなり、経費ばかりかかってしまっている状態が生じた時に、その際の赤字を公費で補填してでも事業を継続させるという意味ではない。</p>
松本会長	<p>現在、アイシン精機の企業努力により全国に拡大し、効率化を図りながら経費を削減する努力をさせていただいている。しかし、チョイソコ事業としてうまくいかず、事業継続が難しくなった時の問題を委員の皆さまは心配している。</p>
事務局	<p>バス停まで歩けないような方々、バスから降りて目的地まで歩けない方々が今後増える中で、行政の政策目的としてチョイソコの導入を決めた。ただ、これはあくまでも手段であり、万が一チョイソコの継続が困難となれば、行政として他の手段で政策目的達成のための策を新たに講ずる。</p>
松本会長	<p>(P. 15 図 25) 面白い取り組みである。もう少し詳しく教えていただきたい。</p>
事務局	<p>健康長寿課が、月に1回程度、食事会や教室といった高齢者の外出ツアーを企画しており、移動にはチョイソコの利用をお願いしている。</p>
松本会長	<p>チョイソコを利用しないと参加できないのか。</p>
事務局	<p>他の公共交通機関を利用しても良いが、できればチョイソコを利用してくださいという事である。</p>
松本会長	<p>元々のチョイソコのねらいは、移動手段と目的をセットにした外出支援である。上手に育ててもらいたい。</p>
委員 (名古屋市交通局)	<p>(P. 14 乗合率) 乗合率の目標値は設定しているか。</p>
事務局	<p>乗合率が4~4.5人ぐらいになると、利用者1人あたりにかかる負担金がひまわりバスと同等になる。本市では、デマンドの導入が初めてであるため、小さな空間で乗り合うという文化がまだ浸透していないため、時間をかけて乗合率をあげていきたい。</p>
委員 (タクシー協会)	<p>乗合率が低いとのことだが、私は妥当な数字だと受け止めている。乗合率が4~4.5人になって、やっと利用者1人あたりの負担金がひまわりバスと同等になるということは、かなり収支の面では悪いということではないか。今後も、安定的な運営には絶対にならないということになる。</p>

事務局	市からの負担金として月 100 万円支出しているものに対して、チョイソコの乗合率が 4~4.5 人になると、利用者 1 人にかかる公費負担がひまわりバスと同等になるということである。
松本会長	チョイソコの収支ということではなく、市の支出だけに対してということでご理解いただきたい。
委員 (アイシン精機)	単なる移動手段としての利用ではなかなか乗合率はあがらない。様々なイベントを開催したり、チョイソコ通信においてイベントの広報を行うことで、より外出を高めるという活動を進めている。
松本会長	収支の観点から利用者を増やすことは重要だが、とにかく多くの方にチョイソコに乗ってもらおうというのはそもそもの目的ではない。それは、例えば外出機会を提供して健康になってもらう、あるいはそこで交流を深めてもらうということが目的であるため、是非そちらに主眼をおいていただきたい。そういう意味では、イベントをたくさん開催しながら、市民の皆さまが気軽に外出できるような環境の構築をお願いしたい。そのためには、高齢者福祉部局や観光部局等、市役所内でも連携しながら様々な目的の創出をお願いする。
委員 (名鉄バス)	(P. 12 乗り換え) 名鉄バスへの乗り換え件数は、第 2 期から約 3 倍になっているが、数としてはもう少し増えてもいいのではと感じている。伸び悩みの部分について、事務局として把握している点はあるか。
事務局	チョイソコでの移動を見ると、市内での長距離移動よりは通院や買物といった近距離の移動がほとんどであるため、そもそもフィーダー利用が少ないというのが現状である。一方で、前後駅周辺から沓掛エリア内にある相生山病院や豊明老人保健施設への移動は、必然的に名鉄バスとチョイソコの併用をお願いすることになる。しかし、利用者はちゃんと理解をしたうえで、乗り換えに抵抗なくご利用いただいている。
松本会長	チョイソコから名鉄バス、あるいは名鉄バスからチョイソコのどちらの利用が多いか。
事務局	往復での利用が多いため、基本的には同数である。
松本会長	チョイソコの到着時刻が変わってしまうと、定時である名鉄バスの乗継ぎが難しくなる。
事務局	オペレーターが、到着時刻の遅れも見据えたうえで、早めの時間を案内するなどの対応をしている。
松本会長	個別輸送からバスという形が、普段の移動ではあまり見られないパターンである。そのため、乗り換え件数や併用移動が爆発的に増えるということは難しい。ただ、ラストマイルを解決するための 1 つの方策であるため、更に利便性を追求するとともに、そこから見えてくる課題も探っていかなければならない。
委員 (市民公募)	乗合率と予約不成立について、予約をコントロールしたり、車両数を増やしたりするなど、ピーク時の対応をしっかりとしてほしい。

松本会長	予約不成立件数の増加と、ピーク時の対応については、事務局も課題として認識している。しかし、車両を増台させるほどの需要ではないということで、システム等での対応を検討しているということである。
委員 (市民公募)	停留所の場所を知らない市民がたくさんいる。これから、高齢化するに連れ、会員数や利用者は増えてくる。しっかりと周知をしてほしい。
委員 (豊老連)	アンケート結果でもあったが、朝の早い時間と16時以降での運行も検討していただけるとありがたい。
松本会長	運行事業者の乗務員の確保や既存タクシー事業者との競合等々もあるため、今の段階では9～16時としたい。
委員 (スギ薬局)	停留所も増え、チョイソコを利用できる方は増えてきているが、今は積極的に住民説明会を開催していない。その理由として、先ほどの説明にもあったとおり。予約不成立件数が増加してきていることもあり、これ以上会員数を増やしても利用できない方が増えるだけになってしまう。それでは、チョイソコに対する不満が溜まってしまうため、例えば、3台目の導入時期などの見通しがたった段階で、改めて住民説明会の開催を考えている。
松本会長	これだけ予約不成立が高い中で、闇雲に会員だけ増やしても印象が悪くなる可能性はある。ただ、空いてる時間帯での外出促進の宣伝はしてもいいのではないか。
委員 (スギ薬局)	スギ薬局では、チョイソコ会員を対象に、スギ薬局でお買い物いただくと景品がもらえるクーポンキャンペーンを、試験的に11月末から68日間実施した。結果として、お買い物回数は700回となった。もちろん、チョイソコ以外での移動手段で来店されている方もいるが、停留所であるスポンサーが企画をすると外出促進につながるという形が見えてきている。今後は、時間帯を限定したクーポンの配布を予定しており、また結果を報告させていただきたい。
松本会長	需要をコントロールすることは大変重要である。
委員 (大府市)	(P.14 乗合率) 1便あたり最大何人乗ったことがあるのか。また、車両の乗車定員数に対して、乗合率が平均1.63人程度なのにもかかわらず予約不成立件数が増加するということは、利用者の行き先が合わないということが理由なのか。
委員 (アイシン精機)	イベント開催時は乗車定員数である8人になることもある。しかし、通院や買物といった一般利用では現状のとおりである。また、会員の皆さまの移動需要が様々な中で、一番はじめに予約された方を優先としているため、その方が遅れないようにということを前提としている。許容時間に若干の余裕を持たせてはいるが、それでも乗車場所や目的地の方向によっては予約が成立しにくい状態にはなっている。
【協議事項】 (3) 「チョイソコ」第5期運行計画案について	
委員 (愛知運輸支局)	道路運送法4条の許可を受けるにあたり、すごく厳しくなるような印象があると思うが、公共交通の運行に関する法律がしっかりと整備されており、今以上に安全かつ継続的にお客様をお運びするという点では必ず必要な部分となるため、ご理解いただきたい。

	<p>また、スケジュールについては、これからプロポーザルを実施し運行事業者を選定するということだが、例えば新規に乗合事業に参入される場合、手続きには書類補正等がなかった場合でも最低で2ヶ月かかる。10月1日からの4条運行を目指しているのであれば、遅くとも7月下旬には申請をいただく必要がある。スケジュールでは公共交通会議を7月下旬に予定されているため、当然同時並行的に進めていかなければならない。できるだけ前もって申請ができるように、準備をしっかりとさせていただきたい。</p> <p>最後に、停留所増設の関係で、期間限定の停留所を設置したいというお話をいただいているが、どのように整理しているのか。例えば、1ヶ月や1週間の期間限定も認めるような考えなのか。あまりにも短い期間の停留所設置は、利用者の混乱を招くことになるため、しっかりと整理してルール作りを行って欲しい。</p>
事務局	<p>今回は、市内のイチゴ農家の方より高齢者の外出目的としてイチゴ狩りはどうかという提案をいただいたため、設置の可否についてチョイソコ部会員の皆さまへお謀りしている。ただ、イチゴは季節ものであり、どうしても期間限定となってしまう。そのため、バスの季節運行と同じようなイメージをもっており、また、利用者への周知については、月1回発行しているチョイソコ通信において、期間限定という部分を事前にお知らせすることが可能であることから設置は可能と判断している。ただ、停留所設置に関する契約上、設置期間は3ヶ月を基本としていることから、それより期間が短くなるような停留所の設置については、難しいと考えている。今後は、棲み分けをきちんと整理していく。</p>
委員 (愛知運輸支局)	<p>行政が実施する公共交通という意味では、利用者のことを第一に考えてしっかりと整理していただきたい。</p>
委員 (名古屋市交通局)	<p>運転手2人体制案について、午後からの運転手は勤務時間6時間45分に対して30分しか休憩がとられていない。労働基準法では、45分の休憩が必要であるため、違う法律の視点でもご確認いただきたい。</p>
事務局	<p>あくまでも運行スケジュールを単純にお示ししただけである。実際のスケジュールについては、今後プロポーザルにより、運行事業者からの提案で、現行のサービス水準を極力維持するような形での運行スケジュールを提案してもらったうえで決めていく。</p>
委員 (タクシー協会)	<p>本格運行では車両は2台という表記があるが、3台目の導入時期はいつ頃を想定されているのか。また、これから本格運行の事業者を決めるとのことだが、プロポーザルのスケジュール間はどのように考えているのか。例えばプロポーザルを通して決定された運行事業者が道路運送法4条の新規参入事業者であった場合、申請期間等を踏まえるとほとんど日にちがない。本来であれば、6月末までの実証実験期間を5月末までの結果をもって検証することで、1ヶ月を多く確保しようということだが、本当に大丈夫か。</p>
事務局	<p>現時点では、3台目の導入時期については確定していない。また、プロポーザルの詳細スケジュールについては、これから決めていく。</p>

委 員 (タクシー協会)	プロポーザルに参加される運行事業者の立場からすると、車両台数は非常に重要な項目である。費用も変われば運転士の数も当然変わる。今の運行事業者はどのように受け止めているのか。
委 員 (宝交通)	弊社が今後実施されるプロポーザルに参加し、運行事業者として選定されたと仮定した場合、車両台数については、抱えている運転士の人数にも制限が有り、急に増台となっても対応しきれぬかどうか現段階ではきちんとお答えできない。どの事業者であれ、早い段階でお示しいただくとありがたい。
松本会長	はじめから3台でプロポーザルを実施するのか、あるいは事業者提案とするのかではだいぶ違う。いずれにせよ、早めに情報提供をする必要がある。そうしないと、事業者としても準備が整わないということである。本当にタイトなスケジュールとなっており、6月に実施される第5期の検証結果によっては、10月1日の本格運行も遅れる可能性もある。本格運行は10月1日でなければいけないのか。
事務局	10月1日を目標として進めていくが、場合によっては柔軟に対応していく。
【承認】	
【協議事項】 (4) ひまわりバス運行ダイヤ等一部改正について	
委 員 (愛知運輸支局)	今回新設、移設される停留所について、道路管理者及び警察との事前協議は済んでいるとの解釈でよいか。
事務局	協議は整っている。
【承認】	
【その他】 (5) 第2次地域公共交通網形成計画策定に向けたスケジュールについて	
	(意見なし)
【了】	