

平成 30 年度第 3 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 平成 30 年 10 月 1 日 (月) 午後 2 時 30 分から午後 4 時 30 分まで  
 場 所 豊明市役所 分庁舎 2 階 会議室 1  
 出 席 者 19 名 (うち代理出席 3 名)  
 欠 席 者 3 名  
 事 務 局 豊明市役所 行政経営部 とよあけ創生推進室  
 傍聴の可否 可  
 傍聴の有無 有 (8 名)

議 題 (1) 豊明市地域公共交通ネットワークの形成について  
 (2) ひまわりバス路線再編計画について  
     ア 南部循環コースについて  
     イ パブリックコメントについて  
 (3) ひまわりバスの運行事業者選定について  
 (4) チョイソコとよあけ運行計画について  
 (5) ひまわりバス 1 号の路線変更について  
 (6) 豊明秋まつりにおけるひまわりバスの対応について

報 告 市民参加ワークショップ「みんなとつくるバスマップ」の開催について

そ の 他 なし

議 事 内 容

発 言 者	内 容 (要 旨)
	開会
<b>会長挨拶</b>	
松 本 会 長	本日は、大変重要な議題が上がっている。特に「チョイソコとよあけ」は周りから大変注目されている。一方で、ひまわりバスの再編も非常に重要である。これからのひまわりバスをどのように運行していくのか。しっかりと考えていくことが我々に課せられた使命である。忌憚のないご意見をお願いしたい。
<b>議題 (1) 豊明市地域公共交通ネットワークの形成について</b>	
委 員 (中部運輸局)	今回のひまわりバス再編では、路線を大胆に見直している。機能を明確化し、効率化を図っている。一方で、ひまわりバスの効率化により、地域路線に依存するエリアが複数存在する。このエリアでは、地域が主体となってニーズに応じた交通手段を構築していくことを豊明市地域公共交通網形成計画の基本方針として定めている。 現在、地域主体組織はどれくらいあるのか。また、これから組織が立ち上がる目途はあるか。
事 務 局	沓掛・大久伝地区では、特に東沓掛区、西沓掛区において、地域交通課題検討委員会

	<p>という組織がそれぞれ設立されている。委員会が主体となり、町内会毎に複数回ワークショップを開催し、地域路線の導入に向けて検討を進めてきた結果、「チョイソコとよあけ」のような乗合交通を実験的に導入していきたいとの方向性でまとまっている。</p> <p>仙人塚・間米地区では、地域主体組織は立ち上がっていないが、「チョイソコとよあけ」の実証実験について地区全体で協力していただいている。</p> <p>館地区では、地域路線を検討するワークショップを4回ほど実施した。しかし、この地区については後ほど議題（2）で説明するが、導入携帯や運行方法について引き続き協議が必要であり、今後も地域との調整を実施していく必要があることから、地域路線検討組織の設立をお願いしているところである。</p> <p>阿野・中島地区では、ひまわりバスの再編により豊明駅方面への路線を充実させることを考えているが、地区内にはひまわりバスではカバーできないエリアも多いため、今後、地域路線を検討する組織を立ち上げに向け、地域と話を進めていく。</p> <p>大脇地区では、地域主体組織の立ち上げについて区内での協議をお願いしているところである。</p> <p>最後に、今回の地域路線エリアには入っていないが、勅使台区では地区住民のお出かけに対する課題解決のため、平成27年度より組織を立ち上げた。住民アンケートを実施するなど地区独自で検討してきた結果、名鉄バスの増便につながるなど、成果を出している地域もある。現在、同地域では、タクシー事業者と調整し、お出かけの足を確保するための実験を実施していく予定である。</p>
松本会長	<p>各地域での組織立ち上げに同時に携わっていくことは、非常に大変な事である。ただ、拙速に動いても結果は生まれない。焦らずじっくりと地域の要望を聞きながら進めていただきたい。</p>
委員 (東郷町)	<p>現在のひまわりバスは、東郷町の「三ツ池」バス停において、本町の「じゅんかい君」と接続している。また、沓掛町藪田においても、少し距離はあるが接続している。豊明市境付近にお住まいの東郷町民は、少なからずひまわりバスの利用が想定されるが、ひまわりバス再編の周知や、今後の地域連携についてどのように考えているか。</p>
事務局	<p>ひまわりバス3号Aコース「三ツ池」バス停は、平成29年度の年間利用者は100人程であり利用が非常に少ない。一方で、バス停周辺にお住まいの東郷町民からは、藤田医科大学病院への行き方に関する問い合わせが多い。これまでは、ひまわりバスを案内をしていたが、名鉄バスの路線改編により、現在は「半ノ木公園」バス停より地下鉄徳重駅を経由して藤田医科大学病院へ向かう路線ができたため、そちらを案内している。</p> <p>「藪田西」バス停は、じゅんかい君のバス停とは距離があるため、現在でも各路線の乗り継ぎ拠点としての役割は難しい。一方で、前後駅を基点として、名鉄バス祐福寺線が通っていることから、ひまわりバスに限らず、様々な公共交通において地域連携を図っていこうと考えている。</p> <p>市境にお住まいの東郷町民の方には、回覧板等の周知用チラシを本市が作成し、回覧のご協力を東郷町にお願いしたいと考えている。また、東郷町地域公共交通会議の委員として本市も参加させていただいているため、会議内で議題に挙げていただければ、ご報告のうえ、本市の公共交通網についてご意見をいただきたい。</p>

委 員 (東郷町)	チラシ等の配布については、ぜひ協力させていただく。
松本会長	再編計画を前もって隣接自治体で紹介することは大変良いことである。次回の会議でぜひ報告していただきたい。 また、もし「チョイソコとよあけ」が沓掛・大久伝地区でも導入されるようであれば、利用者は行政界にこだわる必要はない。もちろん、様々な検討は必要かと思うが、市町境の住民の交流ができるような枠組みも考えていただきたい。
委 員 (大府市)	豊明市の地域公共交通ネットワークイメーజには、本市の「ふれあいバス」路線についての記載がある。これは、本市から前後駅への乗り入れを検討しているものである。今後も、公共交通に関する連携について、密に情報交換しながら進めていきたい。
松本会長	豊明市民も「ふれあいバス」の利用が増えるのではないか。機会があれば、大府市の交通ネットワーク等についてご紹介いただきたい。
【承認】	(異議なし)
<b>議題(2) ひまわりバス路線再編計画について</b>	
委 員 (名鉄バス)	経過措置の期間は決まっているのか。
事務局	具体的な期間は決めていないが、1年ほどで答えを出したい。
委 員 (名鉄バス)	地域の意見を聞きながら路線を調整していくことは大変難しいと思っている。一日も早く、最終路線案を実現できるようお願い申し上げたい。
委 員 (公募)	資料に記載の地域路線(館ルート)については、地区内を複雑に移動するため場所によって利便性に差が生じる。また、地区内すべての要望に応えようとする、結果的に路線が長大となって時間がかかる。 先日、「チョイソコとよあけ」を試乗したが、住宅密集地である仙人塚においてしっかりと稼働しており、利用者からも非常に便利が良いとの声を聞いた。仙人塚地区と同様、館地区も道路が狭隘で坂が多い。館地区でも実証実験を実施しながらデータ収集を行い、将来的な「チョイソコとよあけ」の導入も検討していただきたい。 実際ひまわりバスを運行しながら、並行して「チョイソコとよあけ」の実証実験を行うことも可能であると考えている。地域住民の意見を聞きつつ、2、3か月の実証実験を踏まえながら、今後に繋げていただきたい。
事務局	館地区のお出かけ先の多くは、アオキスーパー、前後駅、緑区にある名古屋市バスのバス停であることはワークショップ等で把握しており、これらの目的地へつなぐことで地域ニーズに対応できると考えている。 一方で、路線を構築していくうえでの課題として、①路線形態、②現在のひまわりバス利用者から推測される、利用者過多の際の積み残し対応、③受託運行事業者の選定、④停留所設置スペースの確保がある。 これらをひとつずつ解決していく必要があり、現時点では明確な答えが出し切れていない。

委 員 (中部運輸局)	ひまわりバス路線再編の目的のひとつとして、運行本数の増加を掲げている。経過措置の実施により、南部循環コースの運行本数に影響はないか。また、運転手の休息時間に問題はないか。
事 務 局	現行のひまわりバスでは、1・2号バス併せて1日あたり14便を運行している。一方で、経過措置路線は、案の段階だが13便を予定しており減便となる。しかし、現行のひまわりバスダイヤは時間帯によって偏りがあるため、ダイヤが密な時間帯と疎な時間帯が生じている。一方、経過措置のダイヤは、おおよそ時間あたり1便が確保できるような編成を予定しており、運転手の法定休息時間もきちんとクリアしている。
委 員 (交運労協)	市道桜ヶ丘沓掛線の開通により、前後駅周辺の交通量が大きく変わってくることが考えられる。現在も朝晩の交通渋滞に加え、国道1号線を含めた信号サイクルが悪いため、前後駅ロータリーから出ることが難しい。渋滞等に起因する遅延の発生により、運転士の連続乗務の可能性が考えられるが、交通量の試算はしているのか。
委 員 (経済建設部長)	現時点での試算及び把握はしていない。翌年度に交通量調査の実施を検討している。
事 務 局	市道桜ヶ丘沓掛線は、現在より交通量が増えると予測している。そのため、経過措置後の最終的な南部循環コースは、この市道を通らない形で路線を組んでいる。
松 本 会 長	大府市ふれあいバス路線の前後駅延伸については、渋滞を考慮したダイヤ設定となっているのか。
委 員 (大府市)	朝夕は交通渋滞が発生するため、ゆとりのあるダイヤ設定としている。例えば、大府みどり公園では、3分程度停車する時間を設けるなど、遅延を解消できるようにしている。
松 本 会 長	路線再編後のひまわりバスダイヤについてはどうか。
事 務 局	南部循環コースについては、起終点を前後駅としているため、大幅に遅延することはないと考えている。 中央循環コースについては、文化会館、市役所、藤田医科大学病院でそれぞれ遅延が解消できるようダイヤ設定としている。
【 承 認 】	(異議なし)
<b>議題(3) ひまわりバスの運行事業者選定について</b>	
委 員 (中部運輸局)	豊明市は桶狭間古戦場をはじめ観光に力を入れている。一方で、ひまわりバスに限らず多くのコミュニティバスは、運行路線や行き先が分かりにくい部分があり、いかに周知していくかが重要である。 方法のひとつとしては、GTFS などインターネットを使った乗り換え案内について提案させてみてはどうか。GTFS であれば、国内に限らず海外の人であっても、Google Map により利用者範囲も広がるのではないか。
事 務 局	GTFS については、名城大学松本教授ご支援のもと、尾三地区において平成31年度の実装に向けて、現在整備中である。将来的には、名鉄バスも含めた豊明市としてのGTFS

	<p>化を最終的な目標としている。同様の提案をいただけるよう項目に含めたい。</p> <p>また、ひまわりバスを利用者の中には外国籍の方もいる。GTFIS も含め、外国籍の人に対する利用促進の提案も項目に含めたい。</p>
委員 (バス協会)	<p>最近では災害が非常に多いことから、有事の際の連絡体制や危機管理体制に関する提案を含めていただきたい。名古屋鉄道、名鉄バについては、それぞれ IC カードが利用できることから、コミュニティバスでの IC カード利用も考えていただきたい。</p>
事務局	<p>IC カードの導入については提案項目に掲載したい。</p> <p>有事の際の連絡体制や危機管理体制については、提案項目として掲載予定である。</p>
【承認】	(異議なし)
<b>議題(4) チョイソコとよあけ運行計画について</b>	
委員 (交通局)	<p>名古屋市内への乗り入れについて、近隣市町より相談を受けることがあるが、設置が1か所であれば問題ないとの回答をしている。資料を見ると「相生山病院」と「コパンスポーツクラブ」の2か所が停留所として設定されている。名古屋市の乗り入れについて具体的に場所が決まった段階で、事前に協議をお願いしたい。</p>
事務局	<p>「チョイソコとよあけ」によって名古屋市の交通体系を崩してはならないと考えている。具体的に名古屋市内での協賛企業が出てきたときには、協議をさせていただく。</p>
松本会長	<p>市域をまたぐ協賛企業が出てきた際には、道路運送法21条の実証実験の段階では必要ないが、最終的な本格運行を見据えて当該市町との協議をしっかりと実施していただきたい。</p>
委員 (タクシー協会)	<p>運行システムのことについて意見したい。「チョイソコとよあけ」は、企業からの協賛金が重要なポイントであると理解している。運行事業者への運行負担金が、協賛金と運賃だけで賄えるのか。豊明市の負担は考えているのか。場合によっては、運行事業者が負担する部分が出てくるのではないのか。</p> <p>また、「チョイソコとよあけ」による運行エリア間の移動も事業スキームとして想定しているのか。運行範囲の拡大に伴い、協賛金や運賃だけで運行負担金を賄うのは難しいのではないのか。</p>
事務局	<p>本市としては、市役所、文化会館といった公共施設への停留所設置を予定しており、他の協賛企業と同様に、停留所設置に対する協賛金を支払うことを考えている。ただし、行政が事業に対する赤字補てんをしてしまうと、協賛企業への送迎に対して一部市が補助する形になってしまう。あくまでも事業に対するひとつのスポンサーとして、他の企業と同様の形で負担していく。</p> <p>タクシー事業者へは、赤字を負ってまでの運行は求めていない。タクシー事業者、協賛企業それぞれが利益を得られるようなスキームを考えている。</p> <p>運行エリアについては、「チョイソコとよあけ」が市内を縦横無尽に運行することは、他の交通モードとの兼ね合いから難しい。例えば、沓掛地区と仙人塚地区、またはそれを超えていくような移動に対しては、拠点で他の公共交通機関への乗り換えにより、各協賛企業をつないでいくイメージである。</p>

松本会長	「チョイソコとよあけ」のような区域運行は、運行の起終点は区域内でなければいけないのか。
委員 (中部運輸局)	<p>通常、タクシーは貸切運行として、ひとつの契約に対して1運行を行うことしか認められていない。一方で、「チョイソコとよあけ」は、複数の利用者が乗合バスのような使い方をするため、本来であれば乗合の許可を取らなければならないが、道路運送法第21条による許可により、例外的に乗合運行をすることができる制度がある。ただし、この許可は、期間限定により実施できる制限付き許可となっている。「チョイソコとよあけ」は、この道路運送法第21条の許可による21条による実証実験を運行計画としている。</p> <p>区域運行については、許可されたエリア内における移動は自由だが、許可エリア外には出ることができない。ただ、例外として、許可エリアからエリア外の目的地、またはその逆の移動に限り認められている。そのため、許可エリア外間の移動や、許可エリア外での途中下車は認められない。</p> <p>現在は、無償運行のため、道路運送法の適用は受けていないが、道路運送法第21条、将来的に道路運送法第4条による運行を考えているのであれば、現在のような制限のない運行はできない。</p> <p>現在と同様の運行を望むのであれば、区域運行のエリアとして豊明市全体を指定する方法もあるが、タクシー圏域と重なり、さらに定額運賃となると、タクシー事業者は大打撃を受けることとなる。また、ひまわりバスや名鉄バスも利用者数は減るのではないかと。更に、特定の人が「チョイソコとよあけ」を利用し続けると、他の人が利用できなくなる恐れもある。エリアとエリア外をどのように制度設計していくかが非常に重要である。ただ、現在は実証実験という形のため、様々なことを試していただければよいが、本格運行を見据え、現時点でしっかりと事業設計をしなければ、公共交通ネットワークが大きなダメージを負うことになりかねない。</p>
事務局	区域運行のエリアは豊明市内全域を考えている。ただし、利用者はエリア内の住民に限る形を想定している。エリアを豊明市全域としないと、市内の協賛企業への移動ができなくなる。ただ、協賛企業の2点間移動については、もう一度整理したい。
委員 (中部運輸局)	豊明市全体をエリアに設定するのであれば、どこへでも行ける。先ほど、名古屋市内にもスポットを設定する可能性があるとのことだったが、市内と市外の行き来についても問題ない。重要なのは、豊明市内の他の交通事業者が事業スキームについて、理解と認識を持ったうえで協議を進めていただくことである。しっかりと全体に理解してもらったうえで、進めていただきたい。
事務局	エリアは豊明市内全域、利用者は仙人塚住民を対象とする形で整理をしている。
松本会長	仙人塚の住民のみ、200円で豊明市内を自由に移動ができるということか。
事務局	あまりにも長い移動距離については、タクシー事業者の利益を奪うことになりかねないため、乗り換えを前提に利用設計をしていきたい。
松本会長	仙人塚の人は市役所と前後駅の区間を200円で移動できてしまうということか。
事務局	例えば、仙人塚－市役所－前後駅－仙人塚という3点間移動を、600円でできるということになる。

<p>委 員 (名鉄バス)</p>	<p>「チョイソコとよあけ」の交通モードは、非常に注目されている部分である。しかし、本社としても既存路線に対しての競合は避けられないとの認識を持っている。当初の目的である交通空白地域を埋めながら、健康増進の目的を担うというところをしっかりと整理をつけていただきたい。例えば、杣掛・大久伝エリアから前後駅までの移動を認めてしまうと、祐福寺系統が重複路線となる。「チョイソコとよあけ」が定額運賃ということであれば、当然運賃格差も発生する。先ほどの回答にもあったように、拠点を設定するなど、他の交通機関への配慮がないと、公共交通全体のバランスが崩れてしまう可能性がある。しっかりと調整しながら、新たな交通モードとして組み立てていただきたい。関心があるが故に心配な部分もある。今後も十分な議論をさせていただきたい。</p>
<p>事 務 局</p>	<p>例えば、仙人塚・間米地区から市役所などに移動すると一乗車 200 円、市役所から前後駅への移動で一乗車 200 円という形で、目的地同士の移動も検討している。ただし、長距離を定額で移動できてしまうと、バスやタクシーよりも安価となり、ご指摘のように公共交通全体のバランスが崩れてしまうため、移動に制限をかけるという形で、拠点での乗り換えにより移動してもらうよう誘導していくことを考えていく。現時点で明確に示すことはできないが、引き続き交通事業者と協議しながら進めていきたい。200 円で市内を縦横無尽に移動できないようにはしたいと考えている。</p>
<p>松 本 会 長</p>	<p>値段の問題ではない。制度そのものをもう一度考えたほうがよい。仙人塚にお住まいの方は、市役所からピアゴ豊明店、またはピアゴ豊明店から藤田医科大学病院へ 200 円で行けてしまう。一方で、他の地区の人は、前後駅で乗り換えてひまわりバス、名鉄バスやタクシーを使う。果たして、この形が市民に受け入れられるのか。または、公平性が保てるのか。制度的に問題があると感じる。しっかりと検討いただきたい。</p> <p>タクシー事業者としての見解はどうか。</p>
<p>委 員 (豊明交通)</p>	<p>きちんとルールづくりをしないと、バス、タクシーを含めた公平性の部分で問題が生じる可能性があり心配である。法律に基づいてしっかりと制度設計をしてほしい。正直不安である。今の説明では、豊明市民にとって公平性が保たれない。</p> <p>ひとつ質問だが、現在の実証実験について状況はどうなっているのか。今は無償だが、有償となっても引き続き利用してもらうため、利用者の意見をしっかりと反映すべきである。</p>
<p>事 務 局</p>	<p>まずは交通不便地域に利用者を限定して実証実験を行っていききたい。交通不便地域にお住まいの方は、自家用車に依存するか家族送迎に依存する形で移動している。「チョイソコとよあけ」の導入により自由に動ける形を作っていきたい。目的地同士の移動は、他の交通モードもあることなので、料金体系を整理しつつ、潰しあいにならないような形で整理していききたい。</p> <p>利用状況については、登録者数が 200 人超、利用者は一日あたり 15 人程である。目的地は前後駅や公共施設が多い。通院や買い物目的も増えてきており、リピート利用も多い。年齢や性別階層では、高齢の女性の方が多く利用している。</p>
<p>委 員 (東名交通)</p>	<p>現在は無償による実験だが、これからの有償での実証実験に成功すれば、市内へ展開、さらには全国へ拡大していきたいと聞いている。展開できればすごいことだが、定額でどこへでも移動できてしまうのは事業者からするといかがなものか。ただ、事業として</p>

	は応援していきたいと思っているが、拠点間を定額で移動されてしまうのは問題である。
委員 (タクシー協会)	協賛企業が増えれば増えるほど、移動拠点間の移動需要が増え、公共交通の体系が崩れる方向に行くのではないかと。どういう形でルールを設けていくのか。当然、バス事業者やタクシー事業者にも影響が出る。この公共交通会議という公の場でみなさんからご意見いただき、円満な解決策というものを十分に検討いただきたい。豊明市、バス事業者、タクシー事業者との十分な調整をもって、具体的な検討につなげてほしい。
松本会長	法第21条の実証実験といいながらも、やはり解決すべき課題はたくさんある。議論をする中では、まだ詰め切れていない部分も多々ある。交通事業者と詳細な部分を詰めていただきたい。気になるのは市民に対する公平性である。市民から見てこの制度がどうなのかというところを考えていただきたい。
委員 (中部運輸局)	将来的に全国展開していきたい旨の話聞く中で、この事業スキームは、公共交通会議の合意がなければ実施できない。裏を返すと、公共交通会議でしっかりと議論しないと、いい加減なものがまかり通ってしまう。これは、豊明市に限らず全国どこへ行っても同じである。仮に全国へ広がっていった場合、この内容はひとつのベンチマークとなる可能性があるため、しっかりポイントを抑えていただく必要がある。悪い先例を作らず、すべての人が幸せになるようなシステムをぜひ作り上げていただきたい。
【再考】	(今回は問題共有のみ。制度を詳細に詰め、次回会議に再度上程)
<b>議題(5) ひまわりバス1号の路線変更について</b>	
【承認】	(異議なし)
<b>議題(6) 豊明秋まつりにおけるひまわりバスの対応について</b>	
【承認】	(異議なし)
<b>報告(1) 市民参加ワークショップ「みんなとつくるバスマップ」の開催について</b>	
	(意見なし)
<b>【了】</b>	