

平成 30 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 平成 31 年 1 月 11 日 (金) 午前 9 時 30 分から午前 11 時 30 分まで
 場 所 豊明市役所 分庁舎 2 階 会議室 1
 出 席 者 18 名 (うち代理出席 3 名)
 欠 席 者 4 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 (6 名)

議 題 (1) ひまわりバス路線再編計画について
 (2) 平成 30 年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について
 報 告 (1) 勅使台区における乗合タクシー実証実験について
 (2) 「みんなとつくるバスマップ」の結果について
 (3) 「チョイソコとよあけ」の現状報告について
 そ の 他 なし

議 事 内 容

発 言 者	内 容 (要 旨)
	開会
会長挨拶	
松 本 会 長	これまでご議論いただいたひまわりバスの再編内容について、最終的にご確認いただく場としたい。とはいえ、最後の最後まで完成度を高めていきたい。忌憚のないご意見をお願いします。また、今年 1 年間の地域公共交通活性化協議会が実施した事業内容について自己評価を行う。これについてもしっかりとご審議いただきたい。
議題 (1) ひまわりバス路線再編計画について	
松 本 会 長	路線再編日の記載がない。新路線の運行開始日が平成 31 年 4 月 1 日である旨、追記をお願いしたい。
事 務 局	P. 44 に追記する。
委 員 (交運労協)	ひまわりバスの運転士として乗務している。藤田医科大学病院は、最近の交通状況を見ると毎週水曜日に必ず渋滞が発生する。また、月・木・金曜でも渋滞の発生が多い。昨日の午前には、渋滞による約 50 分の遅延が発生した。昼の時点でも渋滞は解消されていなかった。利用者からは、「また渋滞ですか？」との問合せを受けることも多い。ひまわりバスに限らず、名鉄バスや名古屋市バスにおいても、同様の遅延が発生している。ひどい時は、徳重方面は平手付近から、前後駅方面は二村台 7 丁目付近から渋滞が連なっている。場合によっては、藤田医科大学病院の出入りに 30 分以上かかることもある。 新路線では、中央循環コースとして藤田医科大学病院への便数も増えるが、この渋滞

	状況では、運転士の連続乗務にも影響を及ぼすため、行政から藤田医科大学病院に対して、渋滞緩和等の対策を講じるよう依頼できないか。
事務局	本市としても、藤田医科大学病院周辺の渋滞については問題意識を持っている。ひまわりバスについても、渋滞による遅延は頻繁に発生しており、利用者からの苦情及び問い合わせも多い。 対策として、年度内において本市、名古屋市交通局、名鉄バス、藤田医科大学病院の4者での話し合いの場を設ける予定である。すぐに解決策が出るとは考えていないが、まずは渋滞の問題提起と情報共有の場としたい。
松本会長	新路線のダイヤについては問題ないか。
事務局	藤田医科大学病院、文化会館、前後駅の各拠点において、多少の遅延については吸収できるよう停留時間を長く設けたダイヤ設定としている。
委員 (タクシー協会)	P.47・48の説明がなかったが、報告事項(3)にて説明いただけるという解釈でよいか。
事務局	後ほど現状報告するが、今回のひまわりバス路線再編により生じる交通不便地域については、ひまわりバスを補完する形で「チョイソコとよあけ」の導入を検討する。
委員 (タクシー協会)	P.47では、ひまわりバスでカバーできない地域には、地域路線を検討・導入することとしており、そのサービス内容や形態については、「地域のニーズや実情を踏まえたうえで地域が主体的に設定する」とあるが、ここでの“地域”の概念や定義はどのように考えているか。
事務局	行政区単位を基本とする。また、運行形態については、地域との話し合いの中で、最適な形態について合意形成を図りながら導入を検討していく。
委員 (タクシー協会)	民間企業を地域として捉えられてしまうと、今後大きな問題になり兼ねない。整理をしっかりとっていただきたい。
委員 (中部運輸局)	①再編後のダイヤは、便間の運転士の休息時間が15分から20分ほど取られており、仮に多少の遅延が発生しても支障はない。しかし、藤田医科大学病院周辺の渋滞については、年度内に話し合いの場を設けるとのことだが、対策を打つまでの期間においても、渋滞は継続して発生する。状況によっては、運転士が十分な休息時間が取れない可能性も考えられる。運行事業者にあつては、運行管理をしっかりと行い、必要であれば、行政と連携して対策を考えるようお願いしたい。 ②P.45の乗り継ぎ環境について、豊明市の地域特性上、名古屋方面への乗継環境を重視しているが、名鉄だけに限らず、他市のコミュニティバスや名古屋市バスの乗り継ぎも考慮しているか。 ③「チョイソコとよあけ」の展開として、地域路線検討地域に導入していくとのことだが、P.49を見ると、現在の実証実験地域である仙人塚は地域路線検討地域に指定されていない。仙人塚地区の位置づけはどのようになるのか。
事務局	①一日も早く渋滞をなくすことが必要である。早急に何かしらの対策を取りながら、少しでも渋滞が緩和されるような手を打ちたい。 ②地域公共交通網形成計画の評価において、拠点鉄道駅におけるひまわりバスと名古屋

	<p>方面の名鉄急行列車の乗り継ぎ本数を指標として設定しており、ひまわりバス路線再編計画においても名古屋方面の列車との乗り継ぎを重視している。これは、各種アンケート結果から、前後駅までの“足”として利用してもらうことを主としてダイヤを設定した。また、新路線は藤田医科大学病院への本数も増加することから、名古屋市バスとの乗り継ぎに関する要望が増えるようであれば、ダイヤの見直しを検討する。</p> <p>③P. 23 の図のうち、青枠で囲った沓掛、大脇、館地区では、地域主体組織の立ち上げや、住民とのワークショップを既に進めていることから、地域路線検討地域として指定している。仙人塚及び間米地区についても交通不便地域であるが、地域主体組織の立ち上げまで至っていない。今後、「チョイソコとよあけ」の検証及び評価を実施していく地域主体組織の立ち上げに合わせて、地域路線検討地域に含めていく。</p>
委員 (名鉄バス)	<p>名鉄バスの4月改変についてお話しさせていただく。前後駅を起点に、文化会館、勅使台を經由して藤田医科大学病院へ向かう系統については、昼間の時間帯において毎時1本計8往復運行していた。この系統は、平成25年1月再編のひまわりバス路線が文化会館を拠点としていたことから、豊明団地系統の一部を、拠点である文化会館を經由する形に編成した。しかし、この系統をご利用される方は、年間を通して2人と非常に少ない。さらに、今回のひまわりバス路線再編では、藤田医科大学病院方面へ増便するという、また、豊明団地線の利便性向上の観点から、以前の形に戻すこととした。ご理解をいただきたい。</p>
委員 (大府市)	<p>大府市との連携についてお話しさせていただく。現在、市道桜ヶ丘沓掛線の開通が予定されている。大府市としては、この開通に合わせ、大府市巡回バスの前後駅乗り入れを実施するため、豊明市と調整を進めている。乗り入れは、大府市巡回バスの再編に合わせた2019年9月を予定しており、JR共和駅から1路線、大府駅から1路線を考えている。停留所については、前後駅及び星城高校の東側、新たに開通する部分に設置を検討しているのでご承知おきいただきたい。</p>
委員 (交通対策課)	<p>豊明市については、バス情報のオープンデータ化、GTF S化に取り組んでいただいている。4月の路線再編にあたり、データの更新等を遅滞なくしっかり実施していただきたい。</p>
事務局	<p>豊明市、長久手市、日進市、みよし市、東郷町で構成される尾三地区広域公共交通推進協議会での活動の一環として、バス情報のGTF S化を実施した。これにより、Googleマップにおいて、尾三各市町のコミュニティバスの乗換案内が検索できるようになった。新路線のデータ整備については、4月1日の再編と同時にリリースできるよう整備していく。</p>
松本会長	<p>一度、Googleマップを使って検索をしていただきたい。バスを利用するうえで、バス停の名前が分からない、どこにバス停があるか分からない。これが一番のハードルとなる。しかし、Googleマップでは、行きたい場所を入力すると、その近くのバス停を案内してもらえらるうえ、きちんと徒歩の時間まで乗換案内として表示される。ぜひ活用いただきたい。</p>
委員 (交運労協)	<p>前回の会議でもお話ししたが、前後駅周辺の渋滞は、市道桜ヶ丘沓掛線の開通により悪化が懸念される。特に南部循環コースの「下原－前後駅」間は、渋滞の影響を受ける区間を通っている。前回の会議以降、前後駅周辺の交通量予測はできたか。</p>

事務局	まだできていない。市道桜ヶ丘沓掛線の開通後に交通量調査の実施し、実際の動きをみながら対策を考えていく。
委員 (タクシー協会)	p. 52 では、ひまわりバスに限定した評価方法が記載されているが、地域路線の評価については今後どのように実施していくのか。
事務局	<p>現在、地域路線のひとつの形として「チョイソコとよあけ」の実証実験を実施している。市内各運行事業者と「チョイソコとよあけ」運行ルールについての協議と並行して、評価項目についても検討を進めている。今後は、「チョイソコとよあけ運行計画」を作成するとともに、同計画内において評価事項を定め、改めて委員の皆さまにご審議いただく予定である。「チョイソコとよあけ」に限らず、他の地域路線を導入する際にも、各路線に対する路線計画を作成するとともに、評価項目を設定する。</p> <p>ひまわりバス路線計画内の評価については、本計画はひまわりバスに関する内容のため、ひまわりバスに限定した評価を記載している。</p>
松本会長	今回の路線再編では、各コースを色で判別できるようにしているが、ユニバーサルデザインの観点から問題ないか。
事務局	市としてユニバーサルデザインに関する取り決めはないが、各部門からの意見を伺った結果、見やすい4色を採用している。
委員 (公募)	年末にひまわりバスを利用したが、渋滞による影響なのか17分ほど遅延していた。この遅延データは路線ごとに定期的に取り替えているのか。
事務局	バスロケーションシステムを導入により、遅延データについては管理されている。必要に応じて提示することは可能である。
委員 (女性の会)	今回の路線再編に対して、クレームの電話をしたという女性の話を聞いた。実際のところ、路線再編に対する苦情や要望はあるのか。地域での説明会やワークショップ等を開催した市民の反応は。
事務局	<p>苦情や要望をお伺いすることは、路線の評価を実施するうえで非常に重要なことである。一方で、一人一人の意見をすべてお受けすることは難しい。いただいた意見の中から、一番多い意見や移動ニーズを考慮したダイヤとしている。</p> <p>また、これまでひまわりバスを利用している人にとって路線やダイヤの変更は、その人の生活リズムを変えることになる。実際、その点をお話しされる方は多い。特に、前後駅での乗り継ぎに関する意見が一番多い。</p>
委員 (大府市)	新路線で走行するバスの台数は。
事務局	現路線と変わらず3台で運行する。中央循環コースのルート各1台ずつ、南部循環コースのルートを1台で交互に運行する。
委員 (老人クラブ)	人生100年時代と言われる中で、例えば80歳で運転免許を手放すと、残りの20年間は車なしの生活をしなければならない。生活に必要な買い物や通院は別にして、プライベートの時間を充実させるという観点でいえば、高齢者が多く利用されるのは、文化会館、福祉体育館、図書館が多い。今回の再編によって、これらの施設への接続はどうなるのか。
事務局	福祉体育館及び文化会館へのサービスレベルは上がっている。また、図書館は、現在はひまわりバス3号Bコース路線の「豊明中学校前」バス停が最寄りとなっているが、

	<p>名鉄バス路線と重複を避けるため、今回の再編では廃止とする。代わりに、善波公園バス停から徒歩5分ほどであるため、そちらを利用されたい。</p> <p>しかし、文化会館や福祉体育館での催し物に合ったダイヤにすることは現状難しい。バスのダイヤに催し物を合わせてもらうような形で調整をしていきたい。</p>
松本会長	新路線の周知についてはどうするのか。
事務局	1月26日に新路線説明会を開催する。また、2月1日号広報と一緒に、公共交通マップの全戸配布を実施する。
【承認】	(異議なし)
議題(2) 平成30年度地域公共交通確保維持改善事業に係る事業評価について	
【承認】	(異議なし)
報告(1) 勅使台区における乗合タクシー実証実験について	
委員 (タクシー協会)	<p>住民から提案され、住民組織主導による実験ということで非常に画期的なことである。今回は実験ということで、本会議には報告事項という形だが、先々の需要を見越した中で本格運行の必要性を探ることが目的であるため、本格運行の際には、当然、協議事項となると捉えている。本格運行となれば、市外への延伸ということで、名古屋市との調整や、民間路線との競合について必ず問題がでてくる。本格運行に移行する段階で否決されないためにも、今後どのように進めていくのか、本日この場で本格運行に至るような結論ができるようであれば、各委員の皆さまから異論がないという確認も含めてご協議願いたい。</p>
松本会長	今回は期間を区切った実証実験であるため、協議事項とはなっていないが、本格運行を踏まえた中でのご意見があればいただきたい。
委員 (中部運輸局)	<p>今回、勅使台区において自主的に実証実験を行いたいということで、道路運送法第21条の枠組みの中で実施すると聞いている。朝の6時から計24本、ジャンボタクシーとセダン型タクシーを用いるということで、事前の調査に基づいてこれだけの輸送量を確保したということは、相当数のニーズがあると捉えることができる。これだけの豊明市民が徳重駅へ行きたいというニーズがあるのであれば、豊明市の公共交通としても当然考えていかなければならないし、地域の住民に任せるのではなく、本会議でもある程度考えていく必要がある。実験の結果を踏まえて検討していただきたい。</p>
事務局	<p>便数は、事前に実施したアンケートに基づくものである。別件では、同アンケート結果に基づき、前後駅から勅使台を経由する名鉄バス系統について増便している。しかしながら、アンケートの回答数ほど実際に使われていないのが現状である。</p> <p>今回の実証実験も、まずは利用時間帯等のデータを取ることを目的のひとつとしている。この結果をもとに、本当に利用したいというニーズを把握しながら引き続き協議を実施していく。このまま乗合タクシーを進めるのか、他の公共交通と協議をしていくのか、或いは違う交通形態を検討するのかは、データを取ったうえで進めていく。</p> <p>勅使台区のように、地域が主体となった活動は、市としても重要だと捉えている。名鉄バスにも会議等にご参加いただきながら1年近く協議を進めている。地域、行政、交通事業者が協働して利用促進を進めていくモデル地区としていきたい。</p>

松本会長	徳重駅からの帰りはどうするのか。
事務局	それぞれ帰宅時間が違うため、事業採算性が見込めないため、帰りについては運行していない。代わりに、帰りの交通手段を聞くアンケートを実施する。
委員 (タクシー協会)	本格運行となった際には、地域路線として整理するのか。
事務局	地域路線の検討の段階で、まずは既存公共交通が活用できる場合はそちらを優先することとしている。今回のデータをもとに名鉄バスやひまわりバスで対応できるようであればその旨協議していく。できない場合については、新たな交通手段を検討していく。この時にはじめて、地域路線となる。
委員 (大府市)	実証実験で設定している時間帯に、タクシーの利用はないのか。
事務局	事前アンケートの結果、早朝のタクシー利用はないという結果になっている。帰りについても家族の送迎がメインであり、タクシー利用はない。
委員 (タクシー協会)	タクシーを使った乗合交通というものが、全国的にもかなり導入されている。また、実験についても様々な形で実施されており、国においても、将来的にタクシーを活用した乗合交通を法的に整備し、運賃体系も整えいく動きがみられる。更には、電車、バス、タクシーを一体的に使っていくということが先々の検討課題に挙がっている。いかに地域の交通ネットワークの中でタクシーの特性をうまく活用していただけるか、地域の皆様方をはじめ、委員の皆様方と一緒に考えていきたい。
報告（２）「みんなとつくるバスマップ」の結果について	
	(意見なし)
報告（３）「チョイソコとよあけ」の現状報告について	
	(意見なし)
【了】	