

平成 30 年度第 5 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 2 月 1 日 (金) 午後 2 時 30 分から午後 4 時 45 分まで  
 場 所 豊明市役所 東館 4 階 第一委員会室  
 出 席 者 18 名 (うち代理出席 4 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 「チョイソコとよあけ」運行計画について  
 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	<p>本日は、前々回の会議から課題として先送りしている「チョイソコとよあけ」についてご協議いただく。</p> <p>期待と不安が入り混じっているところではあるが、我々としては、公共交通網の中に「チョイソコとよあけ」を位置づけながら、「チョイソコとよあけ」だけ、或いは「名鉄バス」「ひまわりバス」だけという考え方を捨て、それぞれが手を組んで全ての公共交通が使いやすくなる、お出かけしやすくなる環境に向けて様々な取り組みを行っていききたい。</p> <p>大切な事は、自動運転をはじめとした新しいテクノロジーが入ってくる中で、どのような形が市民の方々にとって使いやすいものとなるのか、委員の皆さんと知恵を出しあいながら良い形で実証実験を迎えたいと思っている。忌憚なきご意見をいただきたい。</p>
<b>議題 「チョイソコとよあけ」運行計画について</b>	
委 員 (障福連)	会員条件 A・B の違いをもう一度説明願いたい。
事 務 局	「会員条件 A」は、市内在住の 65 歳以上の方または障害者手帳をお持ちの方としている。「会員条件 B」は、「会員条件 A」以外の方で、本計画で指定した交通不便地域に住んでいる方としている。
委 員 (障福連)	例えば、前後駅周辺に住んでいる障害者の方も対象となるのか。
事 務 局	「会員条件 A」の対象者となる。

松本会長	A・Bという名称が分かりにくい。「高齢者・障害者会員」「交通不便地域非高齢者会員」のように直接的な名称とするのもよい。分かりやすさも含めて検討いただきたい。
委員 (東名交通)	豊明市の交通網は、名古屋鉄道及び名鉄バスを軸として、それを補完する形でひまわりバスが支線の役割を担う。そして、ひまわりバスでもカバーできない交通不便地域を「チョイソコとよあけ」が担うという理解でよいか。
事務局	平成31年4月1日のひまわりバス路線再編により生じる交通不便地域をカバーするという目的がひとつ。また、公共交通路線はあるが、地理的要因や身体的要因から外出が困難で家族送迎等に頼られている方のお出かけの“足”として公共交通に誘導する目的がひとつ。この2つを、「チョイソコとよあけ」が解決する政策課題としている。
委員 (東名交通)	交通施策の観点から、「会員条件B」である交通不便地域在住の18歳以上の方は、住宅地停留所及び最寄りの公共施設停留所間の利用ができる。もう一つの福祉施策の観点から、「会員条件A」である65歳以上の方または障害者の方は、住宅地停留所から公共施設停留所または協賛企業停留所間の利用ができることは理解できた。 一方で、住宅地停留所は、交通不便地域内しか設置することができない。ということは、「会員条件A」であっても、例えば三崎町や二村台の65歳以上の方または障害者の方は、住宅地停留所の設置ができない地域在住のため、利用ができないということか。
事務局	登録の際の最寄り停留所が必ずしも住宅地停留所である必要はない。例えば、自宅近くに協賛企業停留所または公共施設停留所があれば、そこを最寄り停留所として登録できる。
松本会長	確認だが、「会員区分A」は、65歳以上の方または障害者の方で市内在住であれば誰でも登録できるということか。
事務局	お見込みのとおり。 ただし、交通不便地域以外の方については、乗り場が限られてしまう。
松本会長	「会員区分B」は、P.6にもあるが、交通施策の観点から交通不便地域にお住まいの方に対し、今までのひまわりバスに代わり「チョイソコとよあけ」にお出かけの“足”を担ってもらうための実証実験を行うということである。
委員 (東名交通)	「会員区分B」は、住宅地停留所と最寄りの公共施設停留所のみ移動という解釈でよいか。
事務局	お見込みのとおり。
松本会長	「会員区分A」の方の住宅地停留所間における移動制限は理解できるが、これまでひまわりバスにより地区内の移動が実現できていたものが、「チョイソコとよあけ」の導入により、交通不便地区在住の方は、地区内の移動ができなくなるということか。
事務局	拠点への移動の確保ということでご理解いただきたい。

松本会長	利用者のほとんどは、市中心部への移動になるという予測からのルールである。ただし、今は実証実験での運用ルールであるためこの仕様でよいが、今後はこのルールの妥当性について検討していく必要がある。
委員 (タクシー協会)	ひとつ確認をさせていただきたい。「会員区分A」の方は、例えば自宅の最寄り停留所から協賛企業停留所へ移動し、その後、別の協賛企業停留所または公共施設停留所へ移動し、自宅の最寄り停留所へ帰ってくる移動はできるという解釈でよいか。
事務局	お見込みのとおり。ただし、名鉄バス路線間の移動については、予約の時点で名鉄バス利用を案内し、それでも「チョイソコとよあけ」の利用をご希望される利用者については、「チョイソコとよあけ」の利用を可とする。
委員 (タクシー協会)	例えば、仙人塚在住の方が、最寄りの住宅地停留所から沓掛地区の住宅地停留所へ向かう利用はできないという解釈でよいか。
事務局	この運行計画では、住宅地停留所間の移動を制限しているため、利用できない。
委員 (タクシー協会)	最寄りの住宅地停留所から、協賛企業停留所または公共施設停留所を経由して、他の住宅地停留所へは行けない。つまり、会員証に登録されている自宅最寄り停留所以外の住宅地停留所は利用できないという解釈でよいか。
事務局	お見込みのとおり。
委員 (タクシー協会)	移動の制限について、この計画から読み取るとは難しい。例示するなどもう少しはつきり記載し、分かりやすくすべきである。
松本会長	例えば、交通不便地域である仙人塚在住の方が市役所まで移動し、その後、同じく交通不便地域である沓掛地区への移動はできないということか。
事務局	運行計画では、協賛企業停留所または公共施設停留所への移動を主に考えているため、住宅地停留所間の移動を制限している。
委員 (タクシー協会)	P. 4の図で、例えば黄色枠で囲まれた交通不便地域である仙人塚在住の方々が、協賛企業停留所または公共施設停留所へ移動し、その後、赤色枠で囲まれた交通不便地域である沓掛地域の豊明老人保健施設へ行くことはできるが、住宅地停留所には行くことができない。また、黄色枠内、もしくは赤枠内であっても、住宅地停留所間の移動はできないということである。この計画を住民の方が見ても理解できないと思われるため、もっと明確に記載いただきたい。
松本会長	住民の方は、自宅の最寄り停留所を登録する。ただし、協賛企業停留所または公共施設停留所以外は、登録した停留所しか利用ができない。この内容は計画に記載すべきである。この運行計画では、交通不便地域内における住宅地停留所間の移動が制限されるということは読み取れるが、協賛企業停留所または公共施設停留所を経由したとしても、他の住宅地停留所への移動ができないということは読み取れない。「自分が登録した住宅地停留所以外での乗り降りはできません」との記載をお願いしたい。

委員 (タクシー協会)	「相生山病院」停留所は市外になるが、これは、市境から半径 500m 以内であるため設置しているということか。
事務局	市境付近在住の方は、生活の範囲に隣接市町が含まれている場合が多い。市内への移動に制限してしまうと、かえって不便になる場合もある。市境から 500m という一定の制限をかける形で、市外の協賛企業停留所を設置していく。
委員 (タクシー協会)	停留所については、区域運行の場合、停留所の設置について道路管理者及び警察との協議は必要ないのか。
委員 (中部運輸局)	確定的なことは申し上げられないが、基本的には必要ない。ただ、停留所には標柱を利用しないととなっているが、何らかの表示はするのか。
事務局	ラミネート加工された A 3 サイズの表示板を、例えば資源ゴミ置き場の金網等に設置し、停留所の目印とする。バス停のように、道路上に設置することは考えていない。
委員 (中部運輸局)	乗合事業においては、バス停を設けなければいけない。ただし、区域運行におけるバス停の設置基準について、現時点では詳しいことを申し上げられないため、後日、担当より回答させていただく。
松本会長	他の自治体において標柱を設けていない例もあるので、必ずしも設けなくてもよいのではないかと。ただし、やはり停留所であるからには、表示を明確にするなど、利用者にとって分かりやすくしていただきたい。
委員 (タクシー協会)	本質的な事をお伺いしたい。「チョイソコとよあけ」の事業構造について、最終的に公共交通としての機能性をチェックするとのことだが、当然、採算性が悪ければ撤退という場合も考えられる。 今回の「チョイソコとよあけ」の採算性のチェックは誰がどのように判断するのか。P. 20 に「チョイソコとよあけ」の事業継続性という項目があり、安定的な運営を検証するとあるが、具体的な検証方法として、単に運賃及び協賛金収入と、タクシー事業者への運行負担金の差引で判断するのか。それとも違う形で判断するのか。また、事業の継続性をどのような形で担保していくのか私には理解できない。明確な回答をいただきたい。
事務局	第 1 期運行計画においては、利用者や協賛企業を増やしていく段階であり、行政からの負担金も投入されている。この時点で、運賃収入や協賛金収入をもって事業採算性を考えるのは難しい。今後、実証実験を重ねていくうえで、利用者や協賛企業が増加し、本格運行を判断する段階では、それまでの状況を踏まえて事業継続性を判断していく。現時点では、ここまでかお答えできない。
委員 (タクシー協会)	P. 3 には、2 月 1 日時点での事業者停留所の記載があるが、今後は変動する可能性もあるとの説明を受けた。事業者停留所が増えるということは、「チョイソコとよあけ」利用者の移動エリアが無限に拡大されるということである。これは、バス事業者やタクシー事業者は死活問題である。ここをいかに整理するのか。採算性をどのように担保していくのか。公共として市がどのような役割を担うのか。委員の皆様には、「チョイソコとよあけ」すべてを民間にお願いすることの是非について議論いただきたい。

松本会長	<p>事業継続性は、事業主体であるアイシン精機やスギ薬局の判断もあるが、そもそも行政として「チョイソコとよあけ」を福祉政策及び公共交通政策の課題解決策として位置付けていることから、公共として税金を投入する事業としてふさわしいかどうかを確認することとなる。これを判断するための実証実験である。</p> <p>タクシーや名鉄バスの利用者を奪ってしまう可能性があるが故に、実証実験によって検証を行うわけである。少なくとも、我々委員全員は、他の公共交通の利用者を奪い合おうとは思っていない。ともに利用者を増やす方法を考えたいということである。それぞれの役割を果たせるような形になればよいし、その方策をぜひ一緒に考えていこうという事で認識いただきたい。</p>
委員 (タクシー協会)	<p>私もそのように認識しているが、過去の打ち合わせの中では、行政の負担は最終的にゼロになる形で事業スキームが出来上がっていると説明を受けている。行政が関知しなくなるということに問題がないか尋ねたまでである。</p> <p>また、停留所の増加については、名鉄バスや市内タクシー事業者との合意形成を踏むことが必要である。それを前提に本日の協議ということであれば、タクシー業界としては支障がない。</p>
事務局	<p>公共施設停留所を設置しており、他の協賛企業停留所との平等性から、一定程度は市が負担するという形になる。また、最終的に市の負担はゼロになるという話については、事業開始当初は、安定的な運営が困難なため、本市より運行車両2台を無償貸与するとともに、事業が安定するまでは負担していく。</p>
委員 (タクシー協会)	<p>公共施設停留所の設置に対する行政の費用負担は当たり前である。私が言っているのは、事業費の不足分をどうするのか。民間の理論からすれば、採算性を考えるのは当然である。仮に採算性が取れないとなれば、協賛企業を増やす。当然、運行エリアは拡大していく。果たして、公共が主導する公共交通と言いながら、実態は民間主導と思われるが本当にいいのか。ここの議論に尽きる。委員の皆様がご納得できるのであればそれで結構である。現に採算性がないということであれば、既に事業として成立していない。単なる実証実験で終わってしまう。特に住民代表の皆様には、ご協議いただくにあたり、公共の役割についてももう少し理解していただきたい。</p>
松本会長	<p>民間主導かという点については、この運行計画に明確に位置付けている。公共としては、資金面についてかなりの関与が必要であると理解している。一方で、採算性だけを見れば、協賛金を得るために無制限に拡大していくのではないかと。要は、公共交通の位置付けだけではなく、単に採算性を求めて事業が拡大していく仕組みにもなっていることが不安要素となっている。</p>
事務局	<p>事業性で見ることもあるが、当然黒字レベルになるような協賛金の枠組みは作っていかなければならない。我々は、利用者がきちんとお出かけできるかどうかを観点に実証実験を進めていくので、無限に拡大していくことはない。高齢者や障害者の方のお出かけに資するような事業者にお声がけし、それ相応の負担をいただきながら、公共交通全体の利用が増えるような枠組みを作っていきたい。もちろん、事業継続性の観点から、事業者の負担割合についてもこの実証実験で測っていく。単なる金稼ぎのために協賛企</p>

	業を増やすわけではない。どうすれば、高齢者や障害者の方がお出かけできるかというのを主として、企業側にお声がけさせていただく。
松本会長	事務局の思いは分かるが、この計画だけを見るとそれが読めない。何らかの形でエリア拡大に歯止めが利くような担保を取りたい。例えば、2月1日時点での協賛企業停留所が書かれている。先ほどの発言のように、疑えば、今後、無限に増やすことも可能である。それを抑止するためにも、停留所増設時のプロセスの導入が必要である。幸い、分科会が開かれるため、「停留所の変更については分科会で報告する」などといった文言があったほうが良い。
委員 (タクシー協会)	停留所の設置は、そもそも分科会における協議の対象だと理解している。また、分科会での決定事項を地域公共交通会議で報告するものだと理解している。
松本会長	法的には、区域運行は、停留所の増設についてその都度公共交通会議に諮る必要はない。
委員 (中部運輸局)	分科会にて運行計画の策定とあるが、計画の中には「停留所の設置」とあるので、基本的には分科会にてある程度の合意がなければ停留所は設置できないという考えになるのではないか。
松本会長	設置の中には新規設置、変更、廃止も含まれるという解釈でよいか。
事務局	お見込みのとおり。ただし、停留所増減の度に分科会を開催するのは委員の皆様にご迷惑となるため、場合によっては、事後報告という形で求める場合もあるが、合理的なやり方で、合意がとれる形を考えたい。
松本会長	一番の問題は一気に停留所が増える場合に歯止めをかけたいということである。1つ2つ増える場合については、書面議決等で問題ないが、いざというときに歯止めがかけられる体制をとりたい。少なくとも、この運行計画では分科会を置くことで、体制が整っているということをご理解いただきたい。
委員 (豊明交通)	2月1日現在で、25の事業者にご賛同いただいているということだが、協賛いただくにあたって配布した募集要項もしくは規約及び事業者から伺った本事業に対する直接的な意見等があればお話しいただきたい。
事務局	我々が直接交渉を行っていないため詳細は分からないが、社会貢献的な意味合いで賛同いただける事業者は別として、「チョイソコとよあけ」の利用者がどのくらいいるか読み切れない部分が、事業者側にとっては懸念事項としてあるのではないか。この部分は、まさに実証実験で測りながら、チョイソコ部会において協議していきたいと考えているが、やはり、利用者に使っていただける事業者停留所を設置したい。
委員 (タクシー協会)	採算性について、どのように検証していくのか全く示されていない。出せるものと出せないものがあるとのことだが、極めて不明確である。現に採算性がなければ、「チョイソコとよあけ」は運行できない。その判断を委員の皆様にお諮りいただくうえで、いかに基礎データを示していただけるか。これは、最低限必要なことである。

事務局	<p>「チョイソコとよあけ」のスキームはこれから作り上げていく。完成した段階でお示しさせていただく。現段階では読み切れない部分もあるため、実証実験を行いながらスキームを作るが、一定の段階では収支についても見えてくると思うため、その時点でお示ししたい。</p>
松本会長	<p>少なくとも、行政の負担については公開してもらわなければならない。また、事業者の負担については、公開が難しい部分もあるかと思うが、可能な範囲で構わないので、行政についての情報はご提供いただきたい。</p>
委員 (バス協会)	<p>交通不便地域への「チョイソコとよあけ」の導入は良い事である一方、市内にはバス路線がある。会員の要件をみると、「自力で停留所まで移動及び乗降ができる者」とある。とすれば、名鉄バスの停留所付近在住の方には、あえて「チョイソコとよあけ」の停留所を設置せずとも、名鉄バスをご利用いただければよいのではないかと。交通不便地域であっても、名鉄バス停留所の圏域に該当する部分はある。今回は実証実験だが、根本的に停留所まで移動可能な人が対象であるならば、名鉄バスを利用いただければよい。</p> <p>また、「チョイソコとよあけ」導入されることで名鉄バスが減便する。ドライバー不足の昨今、「チョイソコとよあけ」がバスの利用者をカバーしてくれるのであれば、減便するという事である。「チョイソコとよあけ」は、今すぐに影響がなかったとしても、利用者の利便性をもって拡大していくと、同じようにバス路線の減便に繋がる可能性が非常に強い。交通不便地域のために「チョイソコとよあけ」を導入しているはずが、名鉄バス路線を日ごろから利用されている人にとっては、不便になる可能性もある。実証実験の段階ではよいが、本格運行へ繋げるためにはまだまだ議論が必要である。</p> <p>結局、3か月ごとに検証するとは言いながら、運行を続けていくことになる。第1期の検証中にすでに第2期は始まっている。ということは、最低6か月はこの運行計画が続くことになる。仮に途中で不具合が生じても続いていくことになるため、検証をしっかりとしていただきたい。</p>
事務局	<p>「チョイソコとよあけ」は会員登録制であるため、精度の高いデータがとることができる。また、バス路線が利用できる場所はバスを利用し、それ以外のところを「チョイソコとよあけ」がカバーすることで、公共交通全体として多くの利用者を運ぶことができる。これが目指すべき形である。そのためにも、しっかりとデータを取り、検証していきたい。</p>
松本会長	<p>住宅地停留所は、きめ細やかに設置してもらう必要がある。一般的なバス停留所の圏域である300mはさすがに歩けないという方々を救うためには、細やかに停留所を設置しなければならない。これが大前提である。今回、「チョイソコとよあけ」の導入により、名鉄バス祐福寺線が減便となるが、代わりに、豊明団地線がより太い線となって利便性が向上することとなる。将来的なことを考えれば、自動運転の普及により、利用者全員が自動運転の個別輸送に代わってしまうことが一番の恐怖である。それを防ぐためにも、今のうちから個別輸送と中・大量輸送機関との連携を模索しておかなければならない。この事業はその第一歩となり得ると思っている。今回は実現できていないが、「チ</p>

	<p>ヨイソコとよあけ」と名鉄バスあるいはひまわりバスとの連携を行い、料金抵抗も少なくもっと便利にするなどの仕組みを考えていかなければならない。これは、実証実験の中で委員の皆様と検討させていただく。両方を上手に使い分けるということが、結果的に、市民の方々が気軽にお出かけできるようになるということである。</p>
<p>委員 (名鉄バス)</p>	<p>祐福寺線の減便について補足説明をさせていただく。現在は、9時から16時まで、2時間に1本という状況になっている。1年前は、この時間帯は2往復しか運行していなかったが、増便という形をとった。しかし、2時間に1本ということあり、利用人員も伸び悩んでいる状況から、「チョイソコとよあけ」の運行にあわせ、再度、祐福寺線の整理を行い、幹線である豊明団地線を増強することとした。</p> <p>「チョイソコとよあけ」が、住宅不便地区のお出かけの“足”を担っていただけるのであれば、より有効な業務量を他の路線へ回すことができるようになる。また、前後駅－市役所間については、吉池団地系統またはひまわりバスによって十分にカバーできている。</p>
<p>松本会長</p>	<p>「チョイソコとよあけ」と補完関係ができる。これも新しい取り組みである。</p>
<p>委員 (タクシー協会)</p>	<p>P. 20の実証実験の検証項目についてだが、「チョイソコとよあけ」の利用者データは、おそらくアイシン精機より様々なデータをご提供いただくことになるかと思うが、利用満足度や帰りの移動手段がシステムから検証できるのか。チョイソコアンケートから自家用車依存度や利用頻度の増減項目があり、これと同類の内容ではないのか。また、「公共交通利用者の増減」の項目のうち、既存交通事業者の日中の利用者の増減とあるが、これは、バス事業者あるいはタクシー事業者がどのような形で協力しなければいけないのか。データ等の提供となれば、今からやらなければ間に合わない。事業者との擦り合わせはできているのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>ご指摘の通り、利用満足度については、チョイソコアンケートにて検証するものであるため、記載を修正する。帰りの移動手段については、一定期間、予約時におけるオペレーターからの質疑によってデータをとることを考えている。</p> <p>既存交通事業者の日中の利用者数の増減については、交通事業者が普段どのような形でデータを取りまとめられているか分からないため、部会を通してどのようなデータをお持ちかお聞きしながら、可能な範囲でご提供いただきたいと考えている。</p> <p>具体的に取りまとめられているデータ等があれば、この場でお伺いしたい。</p>
<p>委員 (名鉄バス)</p>	<p>ダイヤ別のデータも把握できている。また、ODデータについても集約できる。「チョイソコとよあけ」が影響するエリアについては、現状持ち得る情報の提供をできる限り協力させていただく。</p>
<p>委員 (東名交通)</p>	<p>運転士個人がそれぞれ行き先等を記載した日報を作成しているが、会社として提供できるようなデータにはしていない。</p>



松本会長	<p>例えば、東三河タクシー協議会では、事業者のご協力のもと日報データを整理して分析した事例がある。日報データについては、電子化されている事業者もあれば紙ベースで保管されている事業所もある。紙データについては、事務局がお預かりし、すべて電子データ化した。そうすると、移動の状況や、地図の上でもエリア毎の利用の増減が見えるようになる。例えば、過去1、2年分の日報をご提供いただくことは可能か。</p>
委員 (東名交通)	<p>日報はあるが、比較のしようがないのではないか。</p>
松本会長	<p>経年的な増減については、統計分析で可能である。ただ、経済動向とかマクロ要因もあるため、それらも踏まえながら分析していくこととなる。ただ、営業に関わるデータであるので一切公開はしない。</p>
委員 (タクシー協会)	<p>非常に難しいデータである。経済変動によってタクシーの需要は大きく変わる。最近では、人手不足ということもあり、遊んでいる車が多く、収入も全体で下がってきている。このような傾向の中で、過去からこの実証実験期間の中で一定程度のデータをとらないと検証データとして成立しない。</p> <p>データ提供が可能かどうかのお尋ねであったが、そこはもう一度事務局と市内タクシー事業者2社の間で、どういった方法が可能かどうか、しっかりと検証するための仕組みを考えていただきたい。冒頭にも申し上げたように、タクシーの需要が少なくなってきたなかでの検証になるので、工夫をしていただきたい。</p>
松本会長	<p>もちろん、曜日変動や天気の変動等も影響するため、外的要因を除外して分析する方法もある。ただし、少なくとも2、3年のデータが必要になってくる。手法論はともあれ、事業者にお手数をおかけすることはできないと思っている。現状あるものをご提供いただき、その中で検証ができればいい。おもしろい分析ができるので、東三河の分析結果も一度ご覧いただければと思う。</p>
委員 (中部運輸局)	<p>先ほどの話にもあったが、今回は実証実験であるため問題はないが、将来的に公共交通の一部として組み入れていくということであれば、事業継続性に関しては、十分検証していただく必要がある。運送事業の許可審査には、許可基準の一つとして事業の継続性を見る部分があり、非常に重視している。お出かけの“足”を担う公共交通であるため、うまくいかないからすぐ“廃止”では、利用者が非常に困ってしまう。特に、「チョイソコとよあけ」には交通不便地域の足の確保という面がある。「チョイソコとよあけ」が続けられるかどうか、公共交通として成立するのかを検証すると同時に、「チョイソコとよあけ」に固執せず、「チョイソコとよあけ」事業が継続できなくなった場合にどうするのかも含め、ある程度考えておいていただきたい。</p> <p>また、今回の運行計画では、土日祝日は運行しないとなっている。ひまわりバスは土日祝日も運行しているため、路線再編によって生じた交通不便地域の方の土日祝日の移動は確保しないのか。また、運行時間帯も短くなるため、通勤通学に利用していた人は不便になるのではないか。ここは、今後の課題にもなり得る部分であるため、市としての方針や考えがあればお聞かせ願いたい。</p> <p>それから、各章の会員条件の欄について、市外に転出した場合は「会員条件を失う」</p>

	とあるが、「会員登録を抹消する」との文言のほうがよい。となると、「チョイソコとよあけ」を利用したい人は会員登録が必要である旨、どこかに明確に記載したほうがよい。
事務局	<p>「チョイソコとよあけ」については、事業が成立するという想定で進めているが、当然、成立しなかった場合も想定し、次の手も打てるように検討している。「チョイソコとよあけ」が市内公共交通のフィーダーとしての役割が担えるかどうか検証していくが、これが成立しなかった場合には、行政主導によってフィーダーを考えていく。</p> <p>土日祝日の運行については、現在のひまわりバスの利用状況を見ても、ほとんど利用されていない。「チョイソコとよあけ」についても、動かない時間帯があるのはもったいないため、土日祝日は運行しない。ただし、事業者停留所の状況や利用者の意見等から土日祝日運行の要望が多くなれば、部会で協議のうえ、拡大も考えていきたい。運行時間帯については、高齢者や障害者の皆様の動きに合わせて時間設定をしている。よって、通勤通学での利用は考えていない。ただし、これまでひまわり3号を通学の足として利用していた沓掛小学校児童については、スクールバスの導入により対応する。</p> <p>会員登録の記載については、項目を設けて記載する。</p>
松本会長	交通不便地域の対応は、地域公共交通網形成計画策定の段階で、住民のご意見もお聞きしながら、特に沓掛地区についてはひまわりバスをなくすことについて同意を得ている。ただし、地域路線を検討することとなっているため、協議会としても考えていく責任がある。今回は、「チョイソコとよあけ」が利用できそうだということで実証実験という形で考えていくが、成立しなかった場合はやはり協議会として当然考えていく必要がある。
事務局	沓掛地区は、地域路線を検討するにあたって「地域路線検討委員会」を立ち上げた。2年間ほど協議を進めてきたなかで、「チョイソコとよあけ」事業が出てきたので一度実験してみようという地区の意見も踏まえている。そのうえで、データを検証しながら、行政と一緒によりよいものを作っていくという思いで動いている。そのため、仮に「チョイソコとよあけ」が成立しなかったとしても、引き続き地域と協働で新しい移動手段を考えていく。
委員 (タクシー協会)	本日は、非常に中身の濃い議論をしていただいたと理解している。 この議事録はホームページに掲載されるのか。
事務局	なるべく早急に、委員の皆様を確認のうえ、掲載したい。
委員 (タクシー協会)	これからのタクシー業界は、地域の方々と連携しながら、様々な取り組みをしようとしている。また、タクシーとして何ができるかを考えていきたい。豊明市は「チョイソコとよあけ」の運行事業者が宝交通に決定しているが、タクシーの活用方法については、自治体ごとに考え方は違う。できれば、市長と面会のうえ、直接確認をしたいと思っている。ご協力をお願いしたい。
松本会長	タクシーがやれることはたくさんある。全国的に良い事例がたくさんあり、ホームページ等で紹介されている。積極的に動いていただきたい。

委 員 (女性の会)	私は委員として会議に出席しているので大体のことは把握しているが、特に交通不便地域に指定されていても、地域に情報が全く入ってこない。「チョイソコとよあけ」の説明や住宅地停留所の場所についても、情報がないために会員登録もできない。いつ頃地域に周知するのか。
事 務 局	本日、運行計画を承認いただいた後、地域の説明に出向く予定をしている。すでに沓掛地区の検討委員会には、日程調整をお願いしている。「チョイソコとよあけ」の概要や停留所の設置場所等について意見交換できる場を設ける。
委 員 (東郷町)	交通不便地域である沓掛地区は東郷町と隣接している。町境の人の中にはひまわりバス利用者も少なからず存在する。東郷町民は「チョイソコとよあけ」を利用はできないが、ひまわりバス3号路線が廃止となる旨は、広報やホームページ等により周知したいのでご協力いただきたい。
事 務 局	ぜひお願いしたい。今回、コミュニティバスによる東郷町との接続はなくなってしまうが、現状としては、ダイヤも考慮されておらず接続されているとは言い難い。ただ、広域連携については、別に協議会を立ち上げて検討をしている。
委 員 (中部運輸局)	すでに2月に入っており、許認可の手続き及び処理機関的にもかなり厳しい時期に入っている。承認され次第、速やかに申請を行っていただきたい。
松 本 会 長	最後に細かい点も含めていくつか質問させていただく。 P. 2について、「介助が必要な会員は介助者を同行できるものとする」とあるが、この介助者は市民でなくてもよいか。
事 務 局	親族が市外に住んでいるなど、介助者が常に同居、近居もしくは市内在住であるとは限らないため市民でなくても良い。
松 本 会 長	介助者に関しては、会員条件に当てはまらなくても利用できる旨追記いただきたい。また、住宅地停留所については、まだ何も記載がないが、交通の円滑性や安全性も当然担保されなければならない。そのため、設置に関しては最低限のルールが必要ではないか。承認事項としてはいらないが、今後地域に入っていく時には、地域住民に対して説明が必要な部分である。できれば記載いただきたい。
事 務 局	運行効率という言葉で表現しているが、例えば間米地区と沓掛地区では地理的要因が違うこともあり、設置ルールを一律に統一していいのかという問題もある。沓掛地区の説明会后に設置ルールを作成したい。
松 本 会 長	どういう形で許認可をとっていくのか。区域運行となるため、交通管理者あるいは道路管理者との協議は必要ないと解釈しているが、一度ご確認いただきたい。 また、P. 5に名鉄バスへの「誘導」とあるが、「案内」という表現に変えていただきたい。あくまでも名鉄バスのほうが便利であるという「案内」であり、選択するのは利用者である。その際、名鉄バスが選択されなかった理由を聞いて、今後の営業に結び付けていただきたい。 それから、移動ルールについて、やはり分かりにくい部分がある。「会員区分B」についても、例示するなどして住宅地停留所間の移動はできない旨、記載をお願いしたい。

	<p>P. 9について、予約及び乗降のルールに記載がなかったため、記載をお願いしたい。また、この枠に住宅地停留所に関する内容を記載すること。</p> <p>P. 11について、チョイソコ部会は事業の影響に関する検討も非常に重要だが、公共交通全体の活性化策を協議も重要である。福祉施策的などころで考えれば、ご高齢の方々に気軽に出歩いてもらうようなことを皆様と一緒に考えていく必要がある。そのため、福祉部門の方にもご参加いただくといい。今後、ご検討いただきたい。</p>
【 承 認 】	(全会一致で賛成)
【 了 】	