

平成28年度第1回豊山町地域公共交通会議議事録（要旨）

1 開催日時 平成28年6月22日（水）午後2時～午後4時45分まで

2 開催場所 豊山町役場3階 会議室3・4

3 出席者

(1) 豊山町地域公共交通会議委員等

豊山町長	鈴木 幸育
あおい交通株式会社代表取締役社長	松浦 秀則
名鉄バス株式会社運輸部長兼運輸計画課長	近藤 博之
名古屋市交通局自動車部管理課主幹	高木 秀知
公益社団法人愛知県バス協会専務理事	古田 寛
豊山町心身障害者福祉協会役員	河村 君枝
中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官	杉本 忠久
(代理 主席運輸企画専門官	古橋 靖弘
あおい交通株式会社運行課長	工藤 彰郎
愛知県尾張建設事務所維持管理課長	仙石 忠広
西枇杷島警察署交通課規制係長	竹内 美智夫
愛知県振興部交通対策課主幹	桑原 良隆
名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授	加藤 博和
名古屋市住宅都市局交通企画課長	長嶋 利久
(代理 主査	小西 慧)
名古屋タクシー協会専務理事	多田 直紀
三菱重工業株式会社小牧南総務課長	清水 信也
小牧市都市建設部都市政策課主幹	河村 昌二
(代理 係長	松浦 善行)
豊山町産業建設部長	長谷川 徳康

(2) 欠席者

豊山町老人クラブ連合会元地区役員 伊藤 千歳

(3) 事務局

豊山町理事	梶田 浩昭
豊山町産業建設部参事	長江 幸平
豊山町産業建設部地域振興課長	堀尾 政美
豊山町産業建設部地域振興課係長	松井 良廣
豊山町産業建設部地域振興課主事	横山 美佳

4 議 題

報告事項

- (1) パンフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」について
- (2) 本町の公共交通を取り巻く最近の動きについて
- (3) 本町における地域公共交通の現況について

協議事項

- (1) 平成27年度事業報告(案)及び決算(案)について
- (2) 平成28年度事業計画(案)及び予算(案)について
- (3) 名古屋市バス市域外延伸の社会実験について

その他

5 資料

パンフレット「活発で良い議論ができる会議のために。」

- 資料1 本町の公共交通を取り巻く最近の動きについて
- 資料2 本町における地域公共交通の現況について
- 資料3-1 平成27年度豊山町地域公共交通会議事業報告(案)
- 資料3-2 平成27年度豊山町地域公共交通会議決算(案)
- 資料3-3 監査報告書(写し)
- 資料3-4 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果
- 資料4-1 平成28年度豊山町地域公共交通会議事業計画(案)
- 資料4-2 平成28年度豊山町地域公共交通会議予算(案)
- 資料4-3 豊山町地域公共交通網形成計画の取組状況
- 資料5 名古屋市バス市域外延伸の社会実験について
- 参考資料 豊山町地域公共交通会議設置要綱

6 あいさつ等

- ・ 地域振興課長(司会)より開会のあいさつ
- ・ 町長(会長)よりあいさつ

会 長 本日は、大変お忙しい中、平成28年度第1回の豊山町地域公共交通会議に御出席いただき、誠にありがとうございます。また、日頃から、本町の公共交通施策をはじめ、行政各般にわたり、御理解や御支援をいただいております。この場をお借りして厚く感謝申し上げます。

さて、豊山町出身で世界で活躍するイチロー選手は、先週15日(日本時間16日)日米通算4,257安打とし、ピート・ローズ氏の歴代最多安打記録を抜き去りました。大変、喜ばしく、誇らしいものと感じております。イチロー選手の活躍に元気をもらい、本町ももっともっと元気になるよう皆様のお力添えをいただくとともに一生懸命町行政に取り組んでいきたいと考えております。

とりわけ、平成28年度は本町にとって大きな節目となる年であります。町域の3分の1を占める県営名古屋空港は、27年度の航空旅客数が73万人を超え、2年連続で最多記録を更新しました。28年度についても、3月に3路線で増便、7月にも出雲線が増便となり、旅客数は、昨年度を上回るペースで増加しております。また、MRJは、11月に試験機初号機の初飛行が成功し、5月にも2号機が初飛行に成功しております。空港の隣接地では、生産・整備の拠点となる組立工場の建設工事が完了し、3月に報道機関に公開されました。今後、生産設備等の搬入、設置を行い秋ごろに稼働予定と聞いております。MRJ関連や協力会社を含めた従業員は、

最大で3,000人規模にまで増加すると予想されております。

さらに、愛知県では、航空機をテーマとする展示施設「あいち航空ミュージアム」を本町の大型商業施設に隣接して整備しており、平成29年の秋ごろオープンする予定です。年間35万人、オープン当初は65万人の来場を見込んでおります。

このように、名古屋空港及びその周辺は、これまで以上に大きく変わることとなります。本町では、この変化をしっかりと捉えて、将来の発展につなげてまいりたいと考えており、そのためには、バスを中心とする地域公共交通アクセスの整備が必要不可欠であります。

本町の第4次総合計画の基本理念である「小さくてキラリと輝くまちづくり」の実現に向けて、安全で利便性の高い地域公共交通ネットワークを形成するため、委員の皆様様の活発な議論や意見交換が行われることをお願い申し上げ、私からのあいさつとさせていただきます。

7. 議 事

- ・配布資料の確認
- ・会議を原則として公開することの確認
- ・議長は会長（町長）が行うことの確認

会 長 それでは議事を進めさせていただきます。はじめに国土交通省A委員から「活発で良い議論ができる会議のために。」と題したパンフレットの紹介があります。A委員、お願いします。

A委員 （パンフレットの紹介）

会 長 ありがとうございます。せっかくの機会ですので、聞きたいことがあれば挙手をお願いいたします。

 ないようですので、次に移ります。報告事項が2点ございますので、資料1から資料2について、事務局から一括して報告させます。

係 長 （資料1～2に基づき説明）

会 長 ただいま事務局から資料1から2に基づいてご報告をさせていただきました。この報告につきまして、委員の皆様からご質問などがありますでしょうか。

B委員 あいち航空ミュージアムの関係について伺ってよいかわかりませんが、質問させていただきます。エアポートウォーク名古屋に隣接するということになっていますが、この駐車場に建設するというところでよろしいのでしょうか。

理 事 航空ミュージアムの場所ですが、エアポートウォークに隣接して通路で結ばれます。そして駐車場については、一部がかかるだけになります。ただ、代替の駐車場を整備しますので、結局、台数は同じくらいになります。

C 委員 ミュージアムと三菱の見学施設が一体的に整備されるのかと考えておりましたが、今後、名古屋空港とミュージアムとを結ぶ何かができるのでしょうか。

D 委員 三菱重工は今年の秋口オープンで進めているので、県は1年遅れのスケジュールとなっています。最初は独自でMR Jミュージアムのオープンを進めていくという計画です。1年後に県とどのように連携するかは、まだはっきりと決まっておられません。今のところは独自に進めているという状況です。

C 委員 空港の方から入っていけるような感じなのでしょうか。

D 委員 どのような形になるのかは、まだわからない状況です。

会 長 もしよければ詳細図がありますので、また後から言っていただければと思います。

C 委員 MR JのほうはMR Jミュージアムというのですか。そうすると県の方も似たような名前になりますね。愛知県の方はまだ仮称ですか。

理 事 今、県議会で条例改正議案を出してございますので、仮称は取れます。

C 委員 あいち航空ミュージアムですか。

理 事 はい、そうです。

B 委員 資料2の最後ですが、航空旅客数が増加しているのは見て取れます。それに沿ってあおい交通や名鉄バスが伸びているようにも見えますが、空港直行バスについては結構な率で増えています。空港利用者の増加以上に増えている感じを受けますが、この点について何か分析をされているのでしょうか。

C 委員 分析はしておりませんが、エアポートウォークの社員やMR J関連の利用者、名古屋空港ビルディングの関係者等の利用によるものだと考えております。空港利用による乗客も増えておりますが、三菱関係の利用者が多いのかなという印象です。

会 長 他にございますでしょうか。

それでは次に、協議事項に移ります。(1)平成27年度事業報告(案)及び平成27年度決算(案)について事務局から説明させます。

係 長 (資料3-1～3-4に基づき説明)

会 長 ただいま、平成27年度の事業報告と決算の説明が終わりました。決算につきましては、監査を受けておりますので監事よりお願いいたします。

C 委員 (監査報告書の読み上げ)

- 会 長 ありがとうございます。
 ただいまの説明について、委員の皆様からご意見やご質問はありますでしょうか。
 ないようですので、平成27年度事業報告（案）及び平成27年度決算（案）については、原案どおりとすることによろしいでしょうか。
- 委 員 （異議なし）
- 会 長 ありがとうございます。
 次に、協議事項（2）の平成28年度事業計画（案）及び平成28年度予算（案）について事務局から説明させます。
- 係 長 （資料4-1～4-3に基づき説明）
- 会 長 ただいまの説明について、委員の皆様からご意見やご質問はありますでしょうか。
- E 委員 予算について、最初から流用を考えているのはいかがなものかと思えます。また、ユニバーサルデザインを考慮した見やすいマップ作成についてのイメージがございましたら教えていただきたい。
- 係 長 予算については、国からの少額補助が対象外となる連絡が町の予算が固まった後だったために反映できませんでした。そこで、今後流用で対応していきたいと考えたものであります。また、ユニバーサルデザインを考慮した見やすい公共交通マップということですが、現在のマップは携帯性を重視しておりまして、かなり文字が小さいものです。ですから、もう少し文字を大きくし、携帯性も兼ね備えたものとなるように作成業者と相談したいと考えています。高齢者や障がい者にも見やすい形のものにしたいと思えますが、まだここでは具体的なイメージは持ち合わせておりません。
- F 委員 公共交通マップについてですが、以前にも意見を出させていただいたことがありますけれども、現在のマップには町内にあるバス停が掲載されていないので、お客さんからの問い合わせもあるため新しいマップには載せていただければと思います。
- 係 長 ただいまのご意見を参考にして考えていきたいと思えます。
- G 委員 前回3月の会議に出席できなかったため、確認をさせていただきたいと思えます。あらかじめ、28年度の事業計画の承認を得て、それから社会実験をやるという流れだと捉える事ができますが、そもそも社会実験というのは認可されたものなののでしょうか。事業計画に盛り込むものと資料5に書かれている社会実験をどうやって協議していくのかという関係性がよくわからなかったのですが。
- 係 長 事業計画の方は、あくまで予定ですので、次の社会実験の協議事項で正式にご協議いただいて、それに基づいて行います。場合によっては事業計画の修正もありうるかと考えています。

- G 委員 協議事項の承認を取る中で変更もあるということで良いですか。
- 係 長 はい、それで結構です。
- B 委員 バスロケーションシステムについて書かれていますが、具体的にどういったものを想定されているかわかれば教えていただきたいと思います。
- 係 長 バスロケーションシステムというのは、スマートフォン等で移動中でもバスが何分後に来るとか、今どのあたりにいるかといった情報を入手できるシステムであります。これは、タウンバスについて行います。
- B 委員 タウンバスのバス停で w i - f i 環境が整備されるので、そこでスマートフォンを利用するとバスが今どのあたりにいるとかそういうものがわかるというイメージで良いですか。
- 係 長 はい、そのとおりです。
- C 委員 それは多額な費用がかかりますか。
- 課 長 地方創生加速化交付金を利用して、企画の方で事業を計画しております。バスロケのみの予算ではありませんが、2, 100万円ぐらいです。ここには、フィールドミュージアム関係、まちサポ関係事業も含めた額ですので、バスロケ単体での金額は把握しておりません。
- C 委員 バスロケシステムにはいくつかありますから、バス事業者としても協議をいただきたいと思います。
- H 委員 バスロケは名鉄バスもやっていて、あおい交通もやるという状況ですね。それぞれ別々でやるということで良いのでしょうか。町にある3つの事業者を一体的にどう整備していくのかを考えなければなりません。加えて、社会教育センター前を見ると、停留所が増えました。しかし、どれに乗るとどこに行くのかというのが整備されておりません。役場にそういう見取り図があるのかと言えばそれも無い。普通はあるわけです。そういうものが正に補助対象となります。そういったことが全然出てこなくて、とにかくバスマップを作ったという決算になっているわけです。もっと貰える可能性があるのに、やっていないように読めてしまいます。国の補助金はバスマップを作るために貰うということを完全に決めているということですのでよろしいのでしょうか。
- 係 長 補助金の申請上はそういう申請になっています。その予算を違うものに使うというのは難しいと思います。
- H 委員 さっきの話だと、50万円以下では補助対象には足らないので盛ったというような言い方をされておりましたが、そういうことであれば、必要なことに盛らなければならないと思います。計画推進事業は2年で終わりです。せっかく2年間お金がもらえるのですから、

純然たる民間事業者である。それに対して公営交通である名古屋交通局の路線バスが、名古屋市内と同一の均一運賃のまま名古屋市外である県営名古屋空港に乗り入れることは、公平な競争環境が維持されているとは言い難い。

②将来的に県営名古屋空港周辺の見学施設等が整備され、現在の需要と異なる行楽や観光といった交通需要が発生した場合には、タクシーと比較して大幅に安価、かつ大量輸送が可能な公営バス路線にタクシー事業者は到底太刀打ちできない。

これがタクシー事業者の意見でございます。それに付け加えて、名古屋タクシー協会の意見をいくつか披露させていただければと思います。

実際に市バスが乗入れられた際にどういう影響が出るかというのは、現時点では定かではありませんが、タクシーにどういった影響が出るのかということを実際に考えていただければということでございます。

実際に大量輸送が生じ、また新たに乗り入れることによってタクシーの配車台数や待機台数に影響が出るとなると、本当にタクシーを必要とする人、特に空港に着いた方でトランクやスーツケース、お土産を持っていたりする人がやっぱりタクシーで帰りたいとなった時に、そこにタクシーがいなくなってしまうということが全く考えられないわけではありませぬので、本当に空港利用者にとって利便とは何かということを考えていただければと思います。タクシーは荷物の多い時、雨の時、いかなる状況でも利用が可能ですので、是非そういった姿勢についてご配慮いただきたいという意見を付け加えさせていただきました。

次に、これは名古屋市と豊山町への確認事項ですけれども、名古屋市周辺の地域から要望があって、議会の承認が取ればどこの地域でもそのようなことが可能になるのかということです。また、市営バスの収支状況について、私が認識している限りでは赤字だと伺っておりますけれども、赤字でありながら市民の税金を使って市外へ出ていくということが本当に許されるものかどうかというのを議会の方にも聞いてみたいと思います。

また、先ほど資料5をご説明いただきました中の最後の地図にバス停が二つございます。上の方のバス停は青山東という交差点があって、その近くにあるバス停だろうと思いますが、このバス停の必要性についてもう少し詳しくご説明いただければと思います。空港利用者や三菱の従業員が利用できるバス停なのか、それとも一般住民の利便性を考えているのか、地図だけではわからないものですから、説明をお願いするものであります。一般利用者の利便性向上となると、名古屋市民の税金で豊山町民の利便性を向上させるという構図にも受け取れてしまうため、そのあたりは名古屋市も含めてご説明いただければと思います。これ以上言うと影響が大きいと思いますが、本当に住民の利便性を考えるならば、もっと大きな視点で考えるべきではないかなと思います。バスサービスだけ利便性を向

上させるのではなく、なぜ合併という議論の中で協議をしないのかということが大きな疑問でございます。

最後に、一番言いたいことですが、計画の52ページの中で要請を続けていきますと確かに記載がございます。しかしながら、あくまでも要請をしていくということであり、実現をしていくということになりますと、当然、計画の変更が必要ということになります。今そのような説明をいただいたところでございます。計画の変更方法でございますけれども、再編事業や再編実施計画を本来作っていくべき内容なのではないかということについて疑問を持っておりますので、そのあたりのお考えもお聞かせいただけないでしょうか。それが、網形成計画の本質的な部分ではないかと考えております。また、この会議の中で分析結果を協議していくということですが、一連の流れを見ると再編事業の手続きを再編事業という名前を使わずにやっていくというふうに受け取れてしまいますので、その辺の整理をよく考えていただけたらと思います。

以上のことを意見させていただきます。

理 事

まず、バス停の位置について事務局からご説明申し上げます。位置につきましても、いろいろな要因がございます。現在でも豊山町は南の方では如意車庫方面の利用が可能となっております。今回、市バスの社会実験ができるということで、町としては青山地区を通っていただいて、豊山町民も利用できるような形でバス停位置を提案しています。空港中央線が最短ルートになりますが、中央線には現在あおい交通や名鉄バスが走っておりますので、それとは違うルート、すなわち公共交通が薄いルートを通す形で青山のバス停を提案してございます。

B 委員

他の地域ということを言われましたが、豊山町への延伸ということは、網計画ができる前から事務的には要望をいただいております。正式には昨年7月に要望をいただいたということです。実現するということになれば、計画の変更は必要になると思いますけれども、要請をしていくと書いてあるということは当然実現してほしいからであって、そのような認識で要望をいただいたものだと受け止めています。

また、他のさまざまな地域からも要望をいただいております。その中で社会実験をやることになった背景としては、名古屋市議会からの要請ということがございます。昨年9月定例会の中で、市域外延伸について議会で取り上げられました。そして名古屋市交通局が今までに他の市町からどのような要請を貰っているか資料を出すようにと言われてました。その中に豊山町も含まれていたということでもあります。要望はたくさんいただいておりますが、名古屋市内での交通が基本でありますので、正直に言うと積極的に市外に出ていこうと考えていたわけではありませんでした。ここ3、4年にいただいたかなりの要望を議会に諮った中で、もっと積極的に検討しなければいけないのではという意見をいただきました。赤字になってまで市外に出るのは本末転倒ではないかという意見もあった中

で、一度やってみないとわからないのではないかということで、社会実験をやってみてはというのが議会側の意見でした。社会実験をする上で、どこが採算性が取れるのかを考えると、豊山町は空港関係や三菱関係で全体の需要増が見込まれるため、一定の役割があるものと考えました。名古屋市民が空港に行くことも当然ありますから、市民のためという位置付けでもあります。そういう背景で1ヶ月間社会実験を行うという予算を組んでおります。ですから、他の地域にどこでも行くかという決めてそういうことはありません。名古屋市民が行く理由がないのに、名古屋市交通局がなぜ走らせるのかということもございます。名古屋空港であれば公的な施設で市民の利用もありますし、通勤等で利用する市民もおりますので、市としての必要性を考えた上で議会側からの承認を得たものです。

私どもは決して名古屋市の税金で市外の公共交通を走るというふうに思っているわけではなくて、これで大赤字が出るようであれば、豊山町に対しても財政的な負担をお願いすることになります。社会実験は、バスを名古屋市民が使うかもしれないし、豊山町民が使うかもしれないし、そういったことを確かめるために行うものです。それから、豊山町からお話のあった青山のバス停につきましては、町の要望を踏まえてこういう形になっているものであります。私どもがここに行きたいということがあるわけではありませんが、豊山町との連携事業であり、約半分の予算を負担していただいているということで、要望を踏まえてやっています。豊山町民の利便性を含めて、町からこのバス停にしてほしいと要望をいただいたものですから、それを受け止めて実験に関してはやっというものです。

G 委員

ご説明ありがとうございました。私が一番申し上げたいのは、社会実験がだめだとか、市バスが乗り入れてくるのがだめだとか、そういったことを言っているわけではありません。要は、利用者の利便がどのように図られるのが一番良いかということが最大の問題です。今のご説明の中で、多くの需要が見込めるというご判断をされているわけでありますので、そうすれば民間の交通事業者に与える影響も大きいと考えるのが普通ではないでしょうか。網形成計画の中でどういう位置付けにして民間事業者の協力を取り付けていくのが一番重要となると考えます。それが再編事業であり、再編実施計画であると国交省の説明会で聞いたことがありますし、今回の資料にも書かれております。需要が見込めて、民間事業者に影響があるだろうと考えられるならば、単なる計画の変更ではなく、再編事業というものをしっかりと位置付け、網形成計画を作成して変更していくプロセスが大事なのではないかと思えます。

会 長

その他皆様方よろしいでしょうか。

C 委員

実証実験はさておいて、我々のようにそこで一生懸命にやっている民間事業者の立場は全然ないわけですし、210円が入ってこられるというのは我々には絶対にできないことです。運輸局から言わ

れて、安全面を確保するため、貸切運賃を上げたり、いろいろな指導をされています。しかし、公の企業は全然違う。自制していただかないと我々はやっていけません。210円が入ってこられるなんて言うのはとんでもない考えで、自分たちは公企業だからそうやってやれるんですけれども、我々では210円では安全性も確保できない。そういう立場の事業者がたくさんがんばって生き延びようとしている中で、それに対する配慮がないということはおかしいのではないのでしょうか。お客がいるからやるということであれば、同じ条件でやっていただきたい。土俵を同じにしてください。210円ということについては、最初から言っていることですが、距離によるが空港に入るバスは1,000円とか700円とか、500円ですが、それをその辺のコミバスのような値段で入られるのは全然土俵が違うので、そのあたりに対して自制をしていただきたいというのが我々民間事業者としてのお願いです。

会 長 その他にございますでしょうか。

I 委員 ミュージアム等ができあがったあかつきには、かなりの自動車交通量等が予想されますので、道路管理者といたしましては、公共交通機関を充実する方向で進めていただきたいと思えます。

一つ確認事項でございますが、社会実験をするにあたっては、バス停の設置や安全対策等が行われると思えますが、それに関してはご負担をいただきたいということと、占用工事や承認工事の申請を出していただくようお願いいたします。しっかりと協力させていただきますので、よろしく申し上げます。

J 委員 社会実験をやったあとに、分析評価して本格運行・見直し・中止ということになっています。まったく新しい路線についてのアンケートを行うと、利用者の方が絶対に反対とはならないと思えます。そうすると、利用者アンケートでは高い確率で望ましいという結果となり、本格運行という形になるのではという気がします。しかし、今豊山町でやっている事業者の声もきちんと聞いていただきたい。そうするとアンケートの作り方について、観光に使われる方用のアンケートですとか、通勤に使われる方用のアンケートとするなど、何を聞いてどう検証するのか、また、新しい線を引いたことで既存の路線からどれくらい逸走になってしまうのかをきちんと検証すべきだと思っています。利用者の利便性向上という面では、高い賛同が得られてしましますが、お互いの立場を尊重して議論しましょうというのがこの場ですので、運賃の話がネックになるということについて結果を踏まえて議論して承認を得て進んでいただければと考えています。ですから、アンケートの聞き方、作り方が重要であると思えます。町として渋滞解消の話もありますし、マイカーから公共交通へ転換されるという考え方があれば、名古屋市と豊山町の考えには若干違いがあると思っております。そのあたりを慎重にアンケートを作っただけであればと思います。

会 長

他に何かありますか。

H委員

先日、町議会にお招きいただいた際の資料ですが、概要を述べさせていただきます。豊山町の場合は県内でも非常に特殊な所で、北部市場のあたりは名古屋市のルールになっています。そこから北のところは、名古屋市以外のルールとなっているというように考えるとわかりやすいと思います。市バスは北部市場にきていますから、名古屋市と同じ形ですし、その北へ来ると名鉄線となりますので、名鉄のルールになります。そしてタウンバスは南から北へ跨いで走っていくので、北部市場・青塚古墳を超えると急に運賃が上がってくるということです。議会では、木に竹を接ぐという言い方をしましたが、そういう状況となっております。そこに対して、市バスが同じようなルートを来るのであれば、同じ木に竹を接ぐ方法を取るのが秩序ですが、1か月の実験だけで通常、均一制でやっている市バスが運賃を変えることはできないというのが現状です。ですから、本格運行になるとすると、また別の話になります。秩序ということを行いました、法律的には問題なく可能です。どうしてかということ、法律の精神では、秩序は自治体で作ってくださいということなんです。作り方としては、地域公共交通会議で作ってくださいということです。つまり、ここですね。ですから、我々が考えるときに、市バスが本格的に乗り入れるということであれば、木に竹を接ぐ方法をやり続けるか、豊山町内が名古屋市内になったような運賃制度にするか、どっちかを取らざるを得ないと思います。町内が名古屋市内になるというのは、単純に言うと値下げということなので、通常は名鉄もあおい交通もそのままではできませんから、補助金が前提とならざるをえないと思います。もちろん、値下げすれば利用が増えるかもしれないので、まるまる払うことはないのかもしれない。

秩序を作らないとすると、つまり、会議を通さずに運輸局に提出すると、この地域公共交通会議を運営することは不可能になる可能性があります。あるいは、地域公共交通網形成計画を県で一番始めに作ったわけですが、これが崩壊するということになってしまいます。ですから、議員の皆さんにおかれては、補助を出すとか出さないとかいうことまでいくので、慎重に考えてくださいねということをお願いしました。

あと、先ほど再編実施計画の話が出ました。実は、地域公共交通網形成計画においては、路線網や運賃については粗いことしか書いておらず、既存の事業者や新規事業者を拘束することはできません。ところが、地域公共交通再編実施計画をこの会議で策定すると拘束されます。まず、新しい事業者はこの会議で承認しないと町内に路線が引けなくなるので、変な料金体系でやることができなくなります。既存の3事業者も勝手に運賃を上げたり下げたりすることができなくなります。国は今、そういうことができないのですが、町ができるというすごい地方分権の制度です。そういう意味では、今回は新しい秩序を作って、その上で市バスが乗り入れるということが

できれば良いと思っております、その上では町の秩序を書いた再編実施計画が必要となると思います。再編実施計画は、全国に3つあります。岐阜市、飛騨市、埼玉県上尾市となっています。岐阜市については、岐阜バスとコミバスがあるということで、整然としています。飛騨市は全ての路線が補助路線です。旧町村が200円、町村を超えると300円となり、2種類しかありません。残りは補助で、飛騨市が全部運賃を決めてしまっているの秩序を飛騨市が作っています。上尾市はコミュニティバスが主で、200円なので、これも秩序は決まっています。そういうことで、町のように3社あってそれぞれ運賃がバラバラであるというのは対照的なんですね。ですから、もし本格実施されるとすれば、先ほど申し上げたように木に竹を接ぐ運賃を継続するか、全体として運賃を下げ、補助金が必要ですが3つの会社が同じような運賃制度になる、あるいは勝手に進めて会議は解散するということのどれかしかありません。私は3つ目は絶対に阻止しようと思っておりますが、そのためのデータ取りとして来年3月の1か月の実験はやる意味があるのかなと思っております。

アンケート等に関する懸念がありましたが、乗る気が全くない人でも乗ると言うと思いますので、ほとんど無意味なアンケートです。むしろ興味があるのは、資料5の別図の青山東栄と社会教育センターの2つの停留所については、タウンバスでは黒川からの運賃が400円、市バスで乗ると210円、地下鉄から乗り換えてmanacaを使うと80円引き、つまり、130円で乗れるということになります。単純に考えて、似たような時間にあったら、絶対にこの二つの停留所、あるいは社会教育センターはすぐそこですから、市バスに乗ってくるということになると思いますので、市バスに乗ってこられた方に例えば300円だったらどっちですかとか、400円だったらどっちですかと聞いたときに、どうなるかというアンケートを取っていくことが必要だと考えます。その値段だから乗ったのかということと、もう少し高くなったらどっちにしますかというように、運賃を秩序だってやらなければならないと思います。市バスもそこそこでありながら、他にも悪影響を与えず、全体として利用が大きくなるように最終的には町全体の利便性が高くなるようにするためにはどういう設定に落とし込む必要があるか明らかにする1か月としてやれたらいいと思っております。皆様は実験をやるとそのまま本格実施に突っ込んでいくのではないかと懸念をされているかと思っております。本来なら実験は本格運行に近いやり方でやらなければならないので、特に課題となっている運賃をこのままでやるというのは非常にまずいということは私も思っておりますが、残念ながら今のスキームだとできないのではないかと思います。今年度中にやらなくてはならないというふうになったとすると、アンケート調査等を工夫してやるように協力を行っていきます。特に事業者の皆さんにご納得いただけることを考えなければいけないと思っております。それから、先ほどおっしゃったように本格運行をするのであれば再編実施計画を策定する前提で議論してもいいのかなと思いま

す。再編実施計画というのは非常に強い権限を有する計画ですが、条件は町内を走る乗り合い事業者全ての承諾を得るということですので、名鉄もあおい交通も名古屋市交通局にも合意していただくことが条件になるので、これを策定するという条件でやるというのはありではないかなと思います。ちなみに、再編実施計画を策定すると、補助金をいろいろ貰えるようになるので、先ほどの計画推進事業の話では2年間、27・28年で終わるという話をしましたけれど、あれが5年間に変わるとか町全体で貰えるお金の最低額がもう少し高くなるとか、いろいろな特典があります。タクシー会社の承認は不要ですが、バス会社3社の承認は必要となりますので、バス会社にはご納得いただいてということです。もちろん、タクシー事業者を無視するわけではございません。そこは調整させていただくということです。最低でも網計画の改訂は必須だと考えます。網計画にない路線が走るということは、当然計画を改訂する必要があります。それであれば、再編実施計画も策定できると考えますので、それを策定して秩序だった豊山町の公共交通を実現していくということをお願いしたい。

会 長 ありがとうございます。今の話について何かご質問があれば伺います。

今、様々なご意見を伺いましたが、社会実験をするにあたって皆様のご意見を踏まえて考えなければならぬと思っております。その時には、立場上、副会長の加藤先生にもお力添えをいただきたいと思っております。

H委員 もう一度確認ですけれど、今から議決を取りますよね。これをどう取るかが大事なことだと思いますが、この議決は協議事項に社会実験とあるように社会実験の案を実際にやってもいいかという議決で良いですね。私が先ほど再編実施計画の話をしましたでしたが、そのことについて3事業者の方にご意見をいただけると良いと思っております。また、採決は賛否を明らかにするやり方でやられた方が良いのかなと思います。まずは事務局の意見を伺います。

理 事 再編実施計画が全国に3例あるというのはもちろん承知しています。今までの3例はご紹介いただいたように、比較的行政と関係があるかコントロールしやすいものですが、豊山町の場合は様々なバスがあるため、ものすごくハードルが高いと考えています。よって再編実施計画を口に出すことは憚っておりました。利用者の動きをみると、ほとんど町内で完結しておりません。飛騨市でいえば、ほとんどが市内で路線が完結すると思われませんが、豊山町ではタウンバスですら町内で路線が完結しないという特殊事情があったので、あまり想定をしておりませんでした。しかしながら、事業者の皆さんにご協力をいただいで再編実施計画でやれると一番きれいな形で収まると思っております。

G委員 資料5に書いてあることを前提に社会実験をやるという話になれば、今の再編実施計画の話が飛んでしまうのですが、そのあたりは

どのようにお考えですか。ここでは、網形成計画の変更・改訂しか書いてありません。これは、採決の取り方次第だと思いますが、資料5のとおりでいいですかという聞き方ではちょっと違うということになるので、それを皆さんどうお考えか確認をさせていただきたいのですが。

K委員 再編実施計画については、そのステージに進もうというところもあまり見受けられない状態であって、事業者側に聞いた場合、勝手な解釈で言いますと、豊山町はいろんな動きがある場所であって、我々も事業計画の案が出てきておりますので、それに対する影響を危惧する所ではあります。あとは、豊山町がどういう絵を描いているか、今回、名古屋市に向けてのアクセスを強く望んでいるようならば、また我々もそれに向けて動線を考えていかなければならないと思います。そこに対する制約については、再編実施計画をそこまできっちり考えていたわけではないので、即答はできませんけれども、少し勉強させていただきますというのが正直なところです。

C委員 うちも、即答というのは難しいと考えています。以前の違う会でも新しく栄から引こうとか、うち独自の考えは平成29年ぐらいには持っているのですけれど、そのあたりがどうなっていくのか見えないということもありまして、ちょっと様子を見たいと思っています。

B委員 名古屋市交通局とは、名古屋市の公の施設なんです。豊山町に出すとか、市域外に出していくことについては勝手にはできないということです。当然、町の意向を踏まえないと町に出ていくというのはあり得ない。市内を走っているものもあれば、市外に出ていくものもあり、同じ系統でも別々の区分けがされているので、そういう時に豊山町の中だけ再編計画で縛りがかかるというのは、はたして受けられるのかというのが若干の疑問かなと思います。

H委員 再編実施計画が何なのかということが充分ご理解いただけていないようなのですけれども、これが豊山町で策定されますと増便・減便とか停留所が変わるとかいうことを基本的にこの会議で承認していく必要があります。そうすると、運輸局への届け出が絶対に必要になってきます。運賃についてもここで全部決めることになります。それゆえに信頼関係がきちりないと、もしくは財源的な裏付けがないといけないので、ハードルが高いと思います。今ここで議論しているのは、信頼関係をどうするのかということをやっているのもともとコミュニティバスしかないような所でしたら、再編実施計画がなくてもあるようなものですが、豊山町はもともと3社の路線がバラバラになっているものをどうやって束ねようかというものですので、町として主体的にやらなければならないと思います。でも一方で、法的な枠組みとしてそれは豊山町がやりたいから勝手にやらせてもらうというのではなくて、3社がそれぞれ話し合っというふうにやってきたという形になれば成立するものですので、今回正にそれがかかっていないのでここで協議しなくても市バスの路

線を延伸できるという仕組みになっています。だから、ここできちんと協議して、市バスが延伸できないようにするという縛りをつける一方で、名鉄にもあおい交通にも新しい路線を作る際にはここで縛りがかかるということをやろうとしているわけです。自分のところは、好きにできるけれど、他はできないというのはないということです。再編実施計画を策定しないのであれば、ここで市バスの延伸を否決しても出せてしまうので、縛りがかからない状況でして、皆さんがそういうことをお望みなのであれば、再編実施計画をやるべきだと思います。

豊山町は需要が伸びている所なので、資料2であるような三十何パーセントのような他には見られない増えかたをしている所では町の意向を聞かなければ路線を増やすとか増便することがまかりならないということは考えられません。その中で、それぞれの事業者に何をやっていただけるかということの一つ一つチェックして皆でやっていきたいと思いますということになります。

A委員 国からは作りなさいというふうには言えませんが、最終的に事業者と私どもで考えていくということになると考えています。いろんなリスクや縛りがありますので。

私から申し上げたいのは、決を採る時に賛成・反対ともう一つ保留というものを作ってほしいと思います。というのは、国の立場で事業者が反対しているにもかかわらず、賛成・反対どちらかに付くというのはありえないと考えています。また、棄権ということもあろうと思いますが、そういう立ち位置でいたいと考えています。事業者を守る立場でもありますので、よろしくお願いします。

H委員 再編実施計画について、理解が深まっていないようですが、先ほど申し上げたとおり、自分はできるけど相手はできないということはないルールですので、3社が入ってきていただくのはありがたいことですが、町としては統一してほしいわけです。さっきのバスロケが典型で、3つの会社がそれぞれバスロケをやるというのは仕方がないし、じゃあ、豊山町が単独でできるかといえば、豊田市みたいに事業者に頼まず自分でできれば良いですが、そうではありません。事業者をお願いしなくてはなりません。皆さんと一緒に何ができるか追及していきたいので、町としてできるツールは再編実施計画、つまり町が最終的な路線や運賃については責任を持って事業者と話し合っただけでやっていくということです。網計画の改訂なしに本格実施はできないという言い方をしたいと思います。当然、再編実施計画は網計画を改訂しないとできないので、それだったら理解できますか。つまり、網計画の中に市バスの新しい路線を書かなければ、本格実施はないということです。それは、ここで議論する内容です。そういうことだったらいいですか。

K委員 それは賛否についての影響の話をしているのですか。

H委員 賛否についてではなく、理解するかしないかの話です。

K委員　　こちら側の意見としては、これは実証実験だと言ってはいますけれど、本格運行の条件が何も決まらないまま本格運行に向けて実証実験を承認してくれということなんです。それに対してイエスといえるかということなんです。その部分だけです。あとは、経緯と実証に対する条件を考えた材料とさせていただきます。

H委員　　もう一度言うと、今の採決は実験運行を1か月やるかやらないかというものです。その時の実験運行の意味は、本格運行に向けてどうやってやるかということができる限りデータを取ってあるいは無意味なのかということ判断するわけですが、その上で本格運行をするのであれば、網計画の改訂を経てからでないといけないということを明らかにしたうえで、この実験運行をやるかどうかの賛否の反応をしていただければ良いわけです。つまり、完全に突っ走っていくというわけではありません。

K委員　　そこは理解はしています。

H委員　　それならば結構です。

K委員　　ただ、それとこういうような経緯で210円が出てくるという事実を良しとするかどうかはまた別の話です。

L委員　　青山のバス停について、町の方といろいろ協議してまいりました。公安としては、この路線に賛成するものでも反対するものでもございません。路線が決まるとなれば、そこに置くバス停について、安全面での助言をする形です。私の立ち位置としても、そのためにここにいるという形です。先ほども申し上げましたとおり、賛否については一緒の立場をとらせていただきたいと思いますということです。バス停を置くにあたって、この場所を何回も現場調査いたしました。こちらからいきますと左側の下り坂の道路にポストコーンが立って、右折できないようになっていきます。というのは、右折すると危険な場所ですので、それを制限するためにポストコーンが設けてあります。ということは道路幅員等も充分になく、そこに今までのタウンバスではなく市バスのフルサイズが入るとなると対向車がバスをかわそうとして、対向車線に出るとカーブから来て見通しのきかない車両等との衝突が考えられます。その点について町に改善策をお願いしましたので皆様方にご説明いただければと思います。

理 事　　私ども、青山ルートということで提案してございますので、道路管理者・警察の方にご相談させていただいております。安全対策は非常に重要なものですから、当然今でもタウンバスは通っておりますけれども、少しサイズが大きくなりますので、追い越し禁止車線で更に40キロ制限がかかっている道路ではありますが、バス停付近にポストコーンを打つようにして、安全対策をより充実していこうということで今、相談してございます。

会 長　　それでは、皆様方の貴重なご意見をいただきました。先ほどもありましたとおり、網計画の改訂につきましては皆様方のご了解なけ

ればできないものです。それでまず、社会実験の関係だけを進めさせていただけたいということのご了解を賜りたいと思いますがよろしいでしょうか。

C 委員 まず、社会実験を行って、本格運行はまた別ということですか。料金の体系も全く同じであれば、賛成しがたいが、社会実験の観点だけで1か月やるということのなし崩しかなということだけ確認させていただきたいのですが、それで良いですね。

G 委員 資料5の中でも、形成計画を改訂すると書いてあるわけですから、まずは資料5の計画で議論の順番が逆ではないかということをお話ししましたが、先々のことを考えたときに、本当にこの案でやりきれぬのかということをお話ししています。事業者との膝詰談判が意味を持ってくるのかなと思います。そういったものをここに書くのかどうかはわかりませんが、どうしていくのかということがよくわかりません。今後の会議は12月ですよ。じゃあ、12月に社会実験ということでアンケートをやっていくということは仮にこのままいけば出てくるかと思いますが、そのあたりがそれでいいのかよくわかりません。タクシーについても何か影響が出てくるかと思っていますので、是非、タクシーの利用促進の部分においても役割をどこかで確認させていただきたいと思っています。よろしく願いいたします。

理 事 今回は利用者等に対するアンケートを示してございません。先ほど申し上げたとおり、市バスだけの利用者アンケートを行うつもりはありません。町の公共交通ネットワークへの影響を分析していきたいと思っております。その分析評価につきましては、ある程度予算もかかりますので、そのために次の会議で示したいと考えているわけです。その間事業者に対して事前調整をやっていきたいと考えているわけです。タクシーについても当然公共交通でありますので、アンケートという形になるかヒアリングになるかわかりませんが、その影響について調査にご協力いただきたいと考えてございます。

H 委員 であれば、12月では遅いと思います。実証実験を行うにあたっての調査のワーキングを作ってもらえませんか。それは、交通局はもちろんですが、名鉄、あおい交通、タクシー協会、中部運輸局に入っていて、どういう調査をするか詰めます。そういったことをこの会議で設置していただきます。

課 長 地域公共交通会議設置要綱の第8条に幹事会というところがございます。これを使って進めて行きたいと考えておりますので、ご了承いただければと思います。

H 委員 調査でしたら技術的なことがかなりあると思うので、ここで詰めて、臨時会を12月までに開くということをお願いしたほうが良いと思います。幹事会のメンバーは事業者さんと支局と住民代表のお三方それから三菱重工の方がよいと思います。要するにユーザーに入っていればと思います。これは調査についてのものです。

で、警察や道路管理者は別途やっていただければ良いと思います。

会 長 それでは、また本件を詰めましてご依頼申し上げるということで良いでしょうか。

H委員 では、幹事会を作るということも込みで議決をいただければと思います。

会 長 今、様々なお話をいただきましたが、最後に出た幹事会についても皆様のご納得いただける形のものにしていくということをご理解いただきたいと思います。資料5にございますように、修校正もございますが、そういうことを含めて採決を採っていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

ご意見もないようですので、資料5に基づいて社会実験を進めていくということで決を採らせていただきますがよろしいですか。

それでは大きな課題ですので賛否を採らせていただきます。資料5に基づいて進め、幹事会も作るということでご賛成の方の挙手をお願いします。

委 員 （賛成 12名）

理 事 地域公共交通会議の設置要綱では、議決については全会一致を原則としてございます。それが困難な状況において、議長がやむをえないと認めた場合は、全委員の3分の2以上の多数により決議するものとする場合がございますので、確認のため反対の方、保留の方という形で確認をしたいと思います。

会 長 それでは、保留や反対についての挙手をお願いしたいと思います。

委 員 （反対・保留 5名）

会 長 それでは、再度反対の方だけ挙手をお願いいたします。

K委員 反対というより、賛成できない、賛同できないという立場ですが。

会 長 保留の方は別としていただいて。

K委員 反対といえば反対です。

委 員 （反対 1名）

理 事 賛成12名ということで3分の2ということになります。

H委員 私自身が参加した地域公共交通会議で全会一致が困難になるということはそもそも稀有なのですが、そういう難しい案件であるがゆえに慎重にやらなければいけないので、是非ワーキングで調査をきちんとやっていただきたいと思います。

会 長 それでは、先ほどの案件は可決でワーキングを作るということについては皆様よろしいですか。また、ご連絡申し上げますのでよろしくお願いいたします。

委員 (異議の声なし)

会長 長時間の熱心なご討議ありがとうございました。以上をもちまして、本日の議事を終わらせていただきます。委員の皆様のご協力にお礼を申し上げます。どうもありがとうございました。

課長 ありがとうございます。それでは最後に、5のその他に入ります。委員の皆様から何かありますでしょうか。

C委員 先ほどの意見にもありましたが、これまでに我々が会議に出て行って評決を採ってこんなことはありませんでした。民間事業者に対して行政はどこでも配慮してくれるのですけれども、全く配慮してもらえない中で事が進んでいるということは初めてです。普通、他の市町村であつたら止められるんですよね。我々を無視して進めるというのは全く同じ土俵ではないですから、そこを充分認識していただきたいと思います。余談ですが、我々は県に言われて補助金なしで空港等へのバスを引いたりしてやってきているのに、一方が補助金を貰って、かつ210円だなんてとんでもない金額でやるのでそれは異常だという認識を持っていただきたい。同じ条件で本格運行になるのであれば、絶対に名鉄バスと同じ歩調をとりますのでお願いします。

課長 ありがとうございます。

以上をもちまして、平成28年度第1回豊山町地域公共交通会議を閉会いたします。ご協力、ありがとうございました。