

平成28年度第3回豊山町地域公共交通会議議事録（要旨）

- 1 開催日時 平成29年3月28日（火）午後2時00分～午後3時10分まで
- 2 開催場所 豊山町役場2階 会議室1
- 3 出席者 豊山町長服部正樹委員、あおい交通株式会社代表取締役社長松浦秀則委員、名鉄バス株式会社運輸本部計画部計画課取締役近藤博之委員、名古屋市交通局自動車部管理課主幹高木秀知委員、公益社団法人愛知県バス協会専務理事古田寛委員（代理 事務局長金丸健司 氏）、豊山町心身障害者福祉協会役員河村君枝委員、豊山町老人クラブ連合会元地区役員伊藤千歳委員、中部運輸局愛知運輸支局首席運輸企画専門官杉本忠久委員、愛知県振興部交通対策課主幹桑原良隆委員、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委員、名古屋市住宅都市局交通企画課長長嶋利久委員（代理 主査小西慧 氏）、名古屋タクシー協会専務理事多田直紀委員、三菱重工業株式会社小牧南総務課長清水信也委員、小牧市都市建設部都市政策課主幹河村昌二委員、豊山町産業建設部長谷川徳康委員
(欠席) 愛知県尾張建設事務所維持管理課長仙石忠広委員、西枇杷島警察署交通課規制係長竹内美智夫委員
(事務局) 梶田理事、長江産業建設部参事、堀尾課長、松井係長、横山主事
- 4 議 題
報告事項
 (1) 本町における地域公共交通の現況等について
 (2) 地域公共交通網形成計画の取組状況
 (3) 第三者評価委員会の結果報告(速報)
 (4) 名古屋市営バスの県営名古屋空港への乗り入れに関する調査内容について
 (5) 【名鉄バス】空港アクセスバス開設について

協議事項
 (1) 平成29年度 地域公共交通網形成計画の取組（資料6）

その他
- 5 会議資料
 資料1 本町における地域公共交通の現況について
 資料2 地域公共交通網形成計画の取組状況
 資料3 第三者評価委員会結果報告（速報）

- 資料4 名古屋市営バスの県営名古屋空港への乗り入れに関する調査内容について
- 資料5 News Release (名鉄バス)
- 資料6 平成29年度 地域公共交通網形成計画の取組

6 議事内容

(開 会)

司会 (堀尾) : 定刻となりましたので、平成28年度第3回豊山町地域公共交通会議を開催いたします。

それでは、本会議の会長でもあります、服部正樹町長よりご挨拶申し上げます。

(町長あいさつ)

町 長 : 本日は、大変お忙しい中、平成28年度第3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、本日の議題としましては、報告事項5点と協議事項1点です。まず、報告事項として、「本町の地域公共交通の現況等について」、「地域公共交通網形成計画の取組状況」、「第三者評価委員会の結果報告(速報)」、「名古屋市営バスの県営名古屋空港への乗り入れに関する調査内容について」、「【名鉄バス】空港アクセスバス開設について」であります。特に「名古屋市営バスの県営名古屋空港への乗り入れに関する調査内容」に関しましては、年末・年始の忙しい時期に幹事会を2回開催し、その後もアンケート内容やアンケートの配布・収集方法について、慎重に検討していただき、様々なご意見をいただきました。皆様のご協力に対し感謝申し上げます。現在、社会実験も終盤に差し掛かっておりますが、その実施状況についてご報告申し上げたいと思います。

また、協議事項としましては、「平成29年度 地域公共交通網形成計画の取組」であります。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。

(資料の確認)

司 会 : それでは本日の資料のご確認をお願いいたします。お手元の「次第」の裏面に一覧にしてあります。資料に不足などがありましたら、担当が資料をお持ちしますので挙手をお願いします。

(会議公開)

司 会： また、本会議は設置要綱の第5条第5項に、会議は、原則として公開するとあります。会議の議事録などについて、本町のホームページ等で公開させていただきますので、ご承知おきくださるようお願いします。

(会議の成立の確認)

司 会： 本日の会議は、委員の2分の1以上の方にご出席いただいておりますので、豊山町地域公共交通会議設置要綱第5条第2項の規定により会議は成立しております。

(議 題)

司 会： では、議題に入ります。設置要綱の第5条第4項に会議の議長は、会長がこれにあたりとありますので、会長よろしくお願いします。

(報告事項)

会 長： それでは議事を進めさせていただきます。はじめに報告事項がございます。資料1から資料4について、事務局から一括して報告させます。

事務局（松井）： （資料1～4に基づき説明）

会 長： ただいまの報告につきまして、委員の皆様からご質問などはありますでしょうか。

A委員： 比較するにあたって、タウンバス調査時の天気を記載できますでしょうか。

B委員： 調査日の2月17日は晴れでした。

A委員： 朝はちょっと雨が残っていたように思います。天気軸を考慮して数字を見たいと思います。

B委員： 詳細な天気は調べることができますので、それも見て考えたいと思います。あと、OD調査ですが乗降についてはデータを取っているため、どこで乗ってどこで降りるかの傾向を掴むのが主で、利用者数そのものは乗降調査をやらなければいけません。

C委員： そもそも、2月3月のタウンバスの利用者が、もともと多い、少ないという

ことがあるような気がするので、そういった影響を考慮できればと思います。市バスの実験は黒川までしかなく、栄には出ません。タウンバスで黒川で降りられるお客様は市バスに乗る可能性があるわけです。その、黒川を利用するお客様がどう変化するかということです。

B委員：まず、利用者数については資料1でも出ているように、毎月、毎日のデータがありますので、これを見て2月に比べて3月がどうなったか、昨年度と比べてどうなったかがわかるわけです。アンケート調査については、もしこの路線がなかったらどういうルートで行くかということ市バスについては尋ねているので、いつもはタウンバスに乗っていたけれど今回は市バスに乗ったということがわかります。それから、名古屋市の方なのか豊山町の方なのかそれ以外の方なのかもわかるようにしています。今回、調査員に聞くと、敬老パスの方が多い、つまり名古屋市民が多いということです。名古屋市民の方だと、今までタウンバスは特に敬老の方はほとんど乗っていなかったと考えられるので、それは純増ではないかと考えます。一方、豊山町に住んでおられる方で、今回市バスに乗られた方もいると思われれます。青山東栄でも結構います。青山東栄はあまり名古屋から来る人は多くないと思いますので、ほぼ豊山町の方だと思われれます。そういう傾向も見ながら、別の手段を使っていたが実験路線ができたから利用した方がどれくらいいるかということ进行分析します。

会長：ありがとうございました。他にご意見はございませんか。ないようですので、続きまして報告事項の(5)について、A委員からご案内いただけたらと思います。

A委員：(資料5に基づき説明)

会長：ただいまの報告について、委員の皆様からご質問などはありますでしょうか。ないようですので、これで報告事項を終わります。ありがとうございました。

(協議事項)

会長：それでは次に、協議事項に移ります。(1)平成29年度地域公共交通網形成計画の取組について事務局から説明させます。

事務局(松井)：(資料6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。

C委員：資料1ページ目の一番下、平成29年度の予定のところで、社会実験結果の整理・分析を行い、結果や方向性については地域公共交通会議で協議しますと

しています。それはそのとおりで、異論はないわけですが、社会実験を行うにあたって、いろいろと会議で協議していただいて、今やっているということで、結果や方向性については本格実施をするかどうかということかなと推察するのですが、そういう理解で良いかどうかお伺いしたい。本格運行するかどうかというのは、豊山町からの要請を踏まえてやるものですので、町としてどのように考えるのか。まあ、それはこの会議で協議した結果かなと思いますので、それを踏まえてやっていくものです。私どももちろん、検証はおこなっていきます。会議で協議していただいて、名古屋市に対してどういった方向性で持っていくかをこの会議での意見を踏まえた形で考えたいと思います。その取り扱いも、先ほども名鉄さんが新しいバス路線を考えられているという話がありましたし、あおい交通さんも以前、そういったことをこの会議の中で言われていました。今後の進め方について、どのようにしていくかがはっきりわからないものですから、もし、お考えがありましたら教えていただきたいと思います。

事務局（梶田）： 当然、社会実験なので本格運行を視野に入れたものであります。ただ今回、いろいろな経緯がございますように、社会実験を行って、町内のバスネットワークにどういった影響があるかを踏まえて、今後どうしていくかを前々回の地域公共交通会議で決めたことだと思っておりますので、そのスタンスは変わっておりません。社会実験を行い、バスネットワークにどういった影響があるかを踏まえた上で、今後どうしていくのか、要は市営バスに対して本格運行を要請するのか、それとももっと長期の社会実験をお願いするのか、それとも取りやめるのかといったことを決めていくことを考えております。

C委員： 年3回程度会議を行うとなっているので、次回は上半期になるかと思いますが、その時に社会実験の結果分析をどこまでやれるのかということです。次回だけで判断するのは難しいと思います。いつの時点でそういう話になるのか、私どもも本当に走るとなると認可申請が必要になってきますし、議会の承認も必要です。スケジュール的なものが上手くいかないと、仮にそういう話になったとしても上手く進まないと思います。地域公共交通会議も一つの機関としてあるし、最終的には豊山町でお決めいただくこともあると思いますし、スケジュールをきちんと管理していただいて、私どももそれに沿っていろいろな検討をさせていただきます。

他の委員さんの路線新設と私どもが仮にやるという時と、会議の扱いはどうなるのかということもあるものですから、そういうところも含めて考えていただきたいと思います。昨年2月に予算を組んだときに、この会議で豊山町から報告していただきました。その後いろいろ議論していただいて、こうなっているという経緯がありますので、報告事項が協議事項になって、いろいろな協議を経て今があるという流れです。最初は先ほどの名鉄バスさんのように報告事項とさせていただいておりましたが、いろいろなことがあったので協議事項とさせていただきました。私どもも他にいろいろな路線の要望もされていますし、タウンバ

スの見直しもあるかもしれませんが。路線の新設なり、変更なりの取り扱いを同じようにしていただけるとありがたいということです。

事務局（松井）： 受託研究のほうは、9月30日を期間としておりますので、6月だどこまで作業が進捗しているかというところです。例年ですと、6月に会議を行い、10月か11月に1回、この時期に1回で計3回行っておりますので、事務局としては概ね6月から8月に1回は会議をして中間でご説明できればと考えております。

C委員： 私どもも議会に報告をしていかなければいけません。ここで議論されるということは、公開の場という取り扱いですから、私どもの側でも報告しなければなりません。いろいろなことが想定されるものですから、そういったスケジュールをきちんとしていただきたい。6月に議会がありますので、どういった立場に立ってやるかをこの会議と並行して考えていかなければいけません。それは、幹事会等が事前に行われてお知らせいただけるのかもしれませんが、そういったタイミングを教えていただけるとありがたいと思います。

事務局（松井）： そういった腹積もりですが、豊山町でも議会がありますので、連絡を密にとって進めていきたいと考えています。

B委員： 調査の分析がどれくらい進捗するかということに関連して、どこまでにしてほしいということをお願いしたいということがあります。いずれにしても、3月に調査している結果は4月に分析をしていきます。6月議会のことは意識していたので、5月のゴールデンウィーク明けには出していきたいなと思っています。4月はその分析は無理なので、5月以降になるということで、3月の結果は5月のどこかにお出しして、5月中に幹事会をできたらいいなと思っています。幹事会は公開ではないわけですが、それで皆さんに見ていただいて、6～8月に想定される会議で公開できる形でご議論いただくという流れはあるのかなと思っています。そこは、名古屋市と豊山町がどういうスケジュールで進めていくかという調整も必要ですので、お考えいただいて、逆算するとどこまで必要かということをお願いできればと思います。できることはなるべくできるようにしたいと考えております。あと、もう一つのご質問は、資料5の名鉄さんが出されたものは報告で、自分たちがやるものについては協議となっていることについてはどうなのかということについては以前からのご質問だと思います。今回、名鉄さんが出されたものについては、協議にすべきだというご意見は今ここではなかったということもあるし、そもそも交通局のことについても、この議事で協議事項にしなければいけないという法的根拠はないということについては以前から申し上げていることですが、地域公共交通会議の機能から考えると、特に懸念される運賃がかなり違っているということに対して、この会議で議論しなければいけないということになって、協議で決めていかなければ

いけない案件だということになったわけです。そういう意味では、既存の枠組みに与える影響が大きいということで、この協議会のルールとしてやったということを再度ご理解いただきたいと思います。そうすると、本格運行となるとやはり影響が大きいので、そのために実際どのくらい影響がありそうかということ进行调查していますので、その結果を見ていただいて、議論していただく流れかなと思っています。

D委員 : 私が申し上げているのは、運賃が一番問題で、200円でやられるとなると乗っている乗っていないというよりも、交通体系の問題で、空港まで210円で行けるようなことを乗り合いバスの業界でやってもらっては困りますということを行っているわけです。我々は土俵が全く違うわけですので、210円ではできるわけがありません。そういうような路線を運輸局が認めていくということの問題視しております。何人乗ろうと体系的にはおかしいと言っているわけですね。これは変わらない立場であって、やるなら500円なり600円なりとさせていただいて、名鉄さんにはうちと同じ形でやっていただけますので、それと同じ土俵でやってくれということをやっています。その点は、乗車人数とかかわりなく、賛成しようがない部分であります。

E委員 : そもそも、豊山町のタウンバスが走った経過は、正確に捕捉していただかなければなりません。豊山町全体が交通弱者を抱えた自治体になってしまったということです。その時は、企業的に採算がとれないということで、栄や名古屋駅を経由するバス路線がなくなったため、町で主体的に住民の足の確保をしましょうということになり、さまざまなバス事業者にお声掛けをしたことでもあります。それについては、町のほうで一定の財政負担もしながらということで、あおい交通さんをお願いして、当初は運輸局にご無理を言って試行だということで非常に安価な乗車賃で長期に試験運行をして、本格実施をしたということです。その時は、民業圧迫のないように適正な価格ということで現在に至っています。町の基本的な立場というのは、住民の皆様が望まれたところに自由に行動できる路線の確保ということを中心に考えております。その中で、名鉄が良いのか、名古屋市営バスが良いのか、あおい交通が良いのかということではございません。選択の幅をできるだけ広げるといって、それがより安価であれば豊山町としてはありがたいということがあります。先ほどB委員から紹介がありましたが、OD調査の傾向は町内のA地点から名古屋市の特定のB地点にしか動かないんですね。途中でどなたかが降りられるのではなくて、特定の場所にしか向かっていないということで、タウンバスもそれを把握してやっているわけです。市営バスをお願いしていること、名鉄バスが新規にやろうとしていること、そして、あおい交通も一緒にお仕事をやっていただいている会社であり、全て目標が一緒であると考えておりますので、いろいろなお考えをお持ちだとは思いますが、是非、豊山町の公共交通事情を斟酌していただいて議論していただければありがたいと思っています。ただ単に、私どもは安

くできれば良いというわけではないんですね。それぞれの方が、それぞれの目的に合った形で自分の時間に応じて移動できるという手段をできるだけ充実したいということです。是非、その土俵の中で豊山町を救っていただきたいと思っています。ですから、この会議でいろいろなことを論議していただいて、ご納得していただき、地域公共交通を活性化するようにお願いできたら良いと思っていますので、実は名鉄バスの件も非常にありがたいなと思っています。目的が違いますから、昼間の中間に走っていただいて、通勤時間帯には違うバスが機能するというふうに、それぞれ役割分担ができると考えておりますので、それを踏まえてお話をさせていただければと考えております。

D委員 : それはそのとおりで結構です。ただ、一つだけ、名古屋から空港まで210円で来るといふことの異常性を考えていただきたい。全国的に見ても、異常なんですよ。コミュニティバスを作った時も、栄からは500円でしたし、地域内だけで動くならコミュニティバスは100円や200円で動くのが全国的なもので、その中で航空という日本の大きな結節点のところにとんどん入ってくるものが、コミュニティバスの料金で入ってこられるということはいかかなものかと思えます。これは全国的には例がないわけで、普通シャトルバスは1,000円とか700円でやっていることが多いわけです。そこに200円が入ってくるというのは、民間ベースではありえないので、運輸局の判断がどうなるのかということも尋ねたいと思えます。しかも、名古屋市内だけであれば名古屋市営で良いのですが、他の市町村に入ってくられてこの金額でやるということはどうお考えか運輸局さんにお伺いしたいと思えます。これが良いということになれば、なんでも良いのではないかということになりますから。たぶん、乗られる方は安ければいいということがあると思えます。ただ、全然ベースが違うところでやっている我々からすれば、統制されている運輸局さんはどうお考えかなと思っているわけです。

F委員 : 私どもの立場としては、先ほどB委員のおっしゃった通り、運送法上は協議をかける必要はないということではありますが、地域としてそれでいいのか、これをやることによって地域住民の足が撤退してしまうという形になった場合に、この公共交通というネットワーク自身が崩壊してしまう恐れがあるのではないかとということで、そうならないために網計画を作ったわけです。その網計画そのものが崩壊していくということが良いかどうかということがあって、地域の公共交通を守る立場に立って議論していただいているわけです。その中で、社会実験については、1ヶ月間やるということでご了解をいただきました。それは今後、結果が出てきますので、先ほどの意見にもありましたように安いだけでは公共交通を守っていくことができないでしょうし、そういった立場で私どももやっていきたいと思っております。まずは、豊山町の公共交通網形成計画をどうしていくのか、どのように住民の足を持続可能なものにしていくかということをお考えながらやっていきたいと思っております。

A委員 : 我々も、210円の運賃で黒川から出てこられるということはちょっと問題があると考えております。我々バス事業者は、キロ当たりの経費というのを算出して、手元に持っていますが、黒川から名古屋空港までの距離を考えると、今乗っているといっても、それを賄えるだけの利用があるか、それだけのものが生み出せるかというところとちょっと違うなと考えています。じゃあ、どうすればそれができるのかというところとおそらく、自治体が出すのか、利用者が出すのか、それとも事業者が将来を見越して出すのかという選択肢があると思います。事業者としては、将来を見越して、赤字を負担するというやり方もありますが、今回の市交通さんの実験はその選択肢がないということで、自治体が出すのか、利用者が出すのかということになるわけですが、運賃を見ると利用者が出すというふうにはどうしても思えないというのが事業者の感覚です。では、名古屋市が出していくのか、豊山町が出していくのか。もし、豊山町が出していくならば、なぜそこだけなんですかということになっていくと思いますので、納得いかないという説明が必要かなと思います。

B委員 : 今の2名のお話で、私の言いたいことは出ましたけれど、やはり、路線によって運賃水準が異なりそこに公費が入るか入らないかが絡んでくるということで、町にとっては便利なのは良いですが、それをだれが負担することで便利で安いのかということ考えた上でやっていかなければならないということです。そもそも、この会議で網形成計画を作っているわけですが、もし、市バスの路線が本格運行するということになれば、計画の改正をしなければならぬと考えております。それから当然、豊山町としても実際どういう負担をされるのかということ踏まえて、これだからこういう路線があるということが出てくるわけですが、どうして名鉄やあおい交通のバスが高くなるのかと考えた時に今のような議論が当然出てきますので、そういったことを踏まえて検討していただかないと網形成計画の考え方自体が否定されてしまうということになります。路線を自分でやりたいからやるということになると秩序はどうか知りませんが、運輸局に出せば通ります。しかし、ここで皆さん一堂に会してやっているのはどういう意味があって、最終的に豊山町でどういう形でやっていくと持続可能で不公平感がなく、事業者も気持ち良くやれるかということ、この会議で吟味してやっていただくことを改めてお願いしたいと思います。そういう意味では、高木委員のご懸念もそうですし、皆さんのご懸念もそうですが、29年度にどういう検討をしていくかということ事務局の皆さんともよく話をしたいと思っています。資料6で書かれている中身は、皆さん気になっていることだと思うので、その議論は早めにしていただいて、皆さんに見ていただくということをお願いできればと思っています。

会長 : ただいま貴重なご意見をいただきました。それを踏まえて進めさせていただきたいと思っております。では、(1)平成29年度地域公共交通網形成計画の取組については、原案どおりとすること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。

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。

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。

F委員：先週の木曜日、私どものほうからプレス発表させていただきました、名古屋地区のタクシー運賃体系の改定でございます。豊山町も名古屋地区という形になっておりますので、同じ運輸局ということになりますが、新しい公定幅運賃ができあがりました。それと、これまで中型・小型というふうで、中型は6人乗りとか、小型は5人乗りとかだったのですが、枠組みとして普通車に統一されることになりました。初乗りがこれまで1.264キロであったものが、1.05キロというふうに少し短縮されるわけですが、ちょい乗りの方に関しては、これまで中型であれば500円であったものが450円、小型であっても480円であったものが上限運賃としては450円、下限運賃としては430円ということで若干お得感が出てきたということです。ただし、加算運賃としては246メートルであったものが、あるいは小型であれば276メートルであったものが235メートルということで、若干加算運賃のキロが短くなって80円上がるということで、長距離の方についてはある一定の所から値上げということになりますが、ちょっとそこまでという方には非常に乗りやすく便利になったのではないかと思います。皆様方、是非タクシーについても日ごろの公共交通ということになりますので、こういったことも活用していただきたいと思っております。

もう一点は、先般、タウンバスの南ルートで、停留所手前で運行中断が発生した案件がございました。東の事業所のほうでそういった案件がありまして、私どもがいろいろな機会を捉えまして、運行計画通りに行ってくださいということをお話ししておりましたけれども、こういった形となりましたので改めてこの会議の中で情報共有していただくとともに、運行計画どおりとしていただくようお願いします。

G委員：先ほど、タクシー運賃の改定についてご報告がございましたので、業界の団体として報告させていただきます。名古屋の本格的な運賃改定は、平成19年の秋以来のものであります。その間、消費税改定はございましたが、今回初乗り1.264キロから、1.05キロに短縮して運賃も50円値下げするということです。ただ、先ほどもありましたように加算距離が短くなりますので、その分は値上げになるということで、乗れば乗るほど値上げになってしまうというのが実態でございます。そういった中で、秋にはトヨタ自動車から新しい

タイプのタクシー専用車両が発売されます。これは、車椅子でもご利用ができるという車で、非常に高いのですが、安全ブレーキを搭載したものであって、タクシーの安全性をより高め、利便性を増していく設備投資であったり、今燃料費が上がっておりますので、こういったところに対応するための運賃改定ということでご理解いただきたいと思います。実施は4月21日金曜日からになりますが、空港でタクシーのご利用をされる方、いろいろな方がお見えになると思います。誰もが利用しやすいタクシーを目指しておりますので、今後ともタクシーのご利用をお願いしたいと思います。

(閉 会)

事務局（堀尾）： ありがとうございます。以上をもちまして、平成28年度第3回豊山町地域公共交通会議を閉会いたします。皆様、ご協力ありがとうございました。