

平成29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29年8月30日（水）午前10時15分～午前11時50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、名古屋市交通局営業本部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、豊山町老人クラブ連合会元地区役員伊藤千歳委員、豊山町心身障害者福祉協会役員河村君枝委員、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、あおい交通株式会社運行課長工藤彰郎委員、西枇杷島警察署交通課警部補竹内美智夫委員、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附属持続的共発展教育研究センター教授加藤博和委員、名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課長伊藤禎浩委員（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名古屋航空宇宙システム製作所名古屋総務グループ小牧南総務チーム総務担当課長清水信也委員、小牧市都市建設部都市政策課主幹河村昌二委員、豊山町産業建設部佐藤正司委員
（欠席）愛知県尾張建設事務所維持管理課長岩田尚也委員
（豊山町）梶田理事、高桑課長、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について
（2）地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について

協議事項
（1）平成28年度事業報告（案）及び決算（案）について
（2）平成29年度事業計画（案）について
（3）「県営名古屋空港への名古屋市バス乗り入れに伴う影響調査」の中間報告について

その他
- 5 会議資料
資料1－1 本町における地域公共交通の現況について
資料1－2 地域公共交通網形成計画の取組状況
資料2 地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について

- 資料3-1 平成28年度豊山町地域公共交通会議事業報告（案）
- 資料3-2 平成28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4 平成29年度豊山町地域公共交通会議事業計画（案）
- 資料5 「県営名古屋空港への名古屋市バス乗り入れに伴う影響調査」の
中間報告について
- 資料6-1 名古屋市バスアンケート
- 資料6-2 とよやまタウンバスアンケート
- 資料6-3 名鉄バスアンケート
- 資料6-4 空港直行バスアンケート
- 参考資料 豊山町地域公共交通会議設置要綱

6 議事内容

（開 会）

司会（課長）： 定刻となりましたので、平成29年度第1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、服部正樹町長から一言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29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、本日の議題としましては、報告事項2点と協議事項3点です。まず、報告事項として、「本町の地域公共交通の現況について」、「地域公共交通確保維持改善事業の二次評価結果について」であります。

また、協議事項としましては、「平成28年度 事業報告（案）及び決算（案）について」、「平成29年度事業計画（案）について」、「『「県営名古屋空港への名古屋市バス乗り入れに伴う影響調査」の中間報告について』」であります。

特に「県営名古屋空港への名古屋市バス乗り入れに伴う影響調査」に関しましては、今年度に幹事会を2回開催し、その後もアンケートの集計方法等について、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。名古屋大学の加藤教授には皆様の意見に応じて、分析を進めていただいております。皆様のご協力に対し感謝申し上げます。本日はその中間成果について報告を行いますのでよろしくお願いいたします。

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ます。私からのあいさつとさ

せていただきます。

(出席者紹介)

司会（課長）： ありがとうございます。

本日の会議には、人事異動等で新たに委員をお願いした方がいらっしゃいます。6号委員で愛知県尾張建設事務所の岩田尚也様、10号委員の名古屋市住宅都市局の伊藤禎浩様、本日は代理の小西慧様にご出席いただいております。豊山町産業建設部の佐藤正司、以上の3名でございます。新たな委員の皆さまには、お席にあらかじめ委嘱状を置かせていただいておりますので、ご確認ください。

(資料の確認)

司会（課長）： 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（課長）： 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いたします。

(会議成立の確認)

司会（課長）： 本日の会議は、委員の2分の1以上の方（権限の委任を受けた代理者を含む）に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います。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、会長よろしくをお願いします。

(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1-1から資料2について、事務局から一括して報告させます。

事務局（係長）： （資料1-1～2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。

A委員： 資料1-2の2ページの6（1）の2つ目のところで、右側の今後の予定とい

う所になるんですが、今、豊山町のほうで調査分析を行っていて、これはまあいいんですが、その後に本格運行の可否を検討とあるんですけれども、正確に言うと本格運行を要請するかどうかの可否をといるところかなと思いますので、本格運行するかどうかは名古屋市の方で判断する部分もあるものですから、まず要請をいただくかどうかを会議の中で検討していただくのかなというところです。よろしくお願ひいたします。

事務局（係長）： ご指摘のとおりでございます。それで修正させていただきたいと思ひますのでよろしくお願ひします。

会 長： 他にございますでしょうか。

委 員： （質疑等なし）

（協議事項）

会 長： それでは次に、協議事項に移ります。（1）平成28年度事業報告（案）及び決算（案）について事務局から説明させます。

事務局（係長）： （資料3-1～3-3に基づき説明）

会 長： ただいま、平成28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査委員よりお願ひいたします。

B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か。

ないようですので、平成28年度事業報告（案）及び決算（案）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。

次に、協議事項協議事項（2）平成29年度事業計画（案）について事務局から説明させます。

事務局（係長）： （資料4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か。

C委員： 資料4で会議の事業計画（案）とあるんですが、網形成計画に基づく29年度の事業計画案というのは、マップとか啓発活動とかあるんですが、それ以外に何か考えられているのか、粛々と形成計画に基づいてやっていくということで考えられているのか、そこらへんはいかがでしょうか。

事務局（係長）： 先ほどの報告事項で網計画の取組状況ということでご説明させていただいたのですが、これに基づいて実施していますので、本来はここに書いてあることが事業計画にも予定として入っていなければいけないのですが、そうなくて申し訳ありません。報告事項で説明した取組状況に書かれている事業で実施していきます。

会 長： 今のお話の中で、先ほどの平成29年度の今後の予定というところに基づいて進めていくということで良いですね。

事務局（係長）： はい、そのとおりです。

D委員： 先ほどの資料1-2の2ページ目で、修正の意見がございましたけれども、本格運行の要請を検討という部分はこの協議会の中ではどのフェーズでやられるのか、ということはこの中では明らかにしないのですか。

事務局（係長）： 9月末に社会実験の影響調査の結果が出ますので、その結果を受けて10月から12月の間に会議を開催してそのことについて検討していただくという予定としております。

副会長： 今のところに関連するわけですが、資料1-2の可否の検討という所ですね。可否の検討もおかしいのですが、要請するかどうかの検討もおかしいような気がします。少なくともこの会議で要請するかどうかという話もありますし、もともとの要請は町からですよ。このあたりの町及び県による要請であって、この会議で要請すべきと議決してやったわけではないし、参考になるような議論もしていないと思うので、そもそもこの会議で要請の可否を検討するというのはできないんじゃないかなと思います。個人的には、本格運行の可能性の検討はできるが、可否というところやるかやらないかという感じになり、それは最終的には交通局さんの判断になります。可能性の分析とか、そういうことであれば町や名古屋市交通局がそれを見て判断していただく、あと、敢えて言えばこの会議で路線等がどういう形かでこういうふうにするつもりですということが出てきた時に、稟議する資料としては使えると思っています。もう一度言うと、可能性の分析とかいう話になるのかなと思っています。

A委員： この会議は豊山町の今後、持続的にあるべき姿をどうするのかというところの意見交換を関係者の皆さんが集まってやる形になっていますので、その意見とい

うのは豊山町が尊重されるのかなというふうに思っています。ここで決めるとか決めないとかそういうことではないんですが、関係していらっしゃる皆様が入っている会議で豊山町の公共交通の今後について意見交換をしていく。もちろん、支局の方もいらっしゃいますから、認可していただく部分もあるのでそういった所を見ながら関係者の意見調整をしていくという形にはなるので、その意見を踏まえて豊山町がどのように判断するかということかなと思います。ここで異論がたくさんある中で豊山町が私どもに要請できるかどうかというのはちょっとわかりませんが、そういうことを検討する場かなと思っていますので、それを踏まえた要請を受けて私どもが考えさせていただきます。

B委員： 前回手を挙げて可否を取った気がするんですね。で、ここが豊山町の地域公共交通会議である以上、前回は町が50万円補助金を出すというような経緯がありましたよね。で、ここが公共交通会議であるとするところとそこがリンクしていないとここで一生懸命議論した内容と全く違うことを豊山町がやられていくとするとなんのための公共交通会議かなとなってくるので、全てがいろいろな形でリンクしているとすると会議もそれなりに考慮していただけて進めていただきたいと思います。

事務局（理事）： 以前、社会実験に際していろいろなご意見をいただきまして、社会実験は通常ですと第三者評価委員会のようなものを設けて、私自身もそういったことをやったことがあるものですから、今回は関係者の皆様がいらっしゃるのでもわざわざ第三者評価委員会を設けなくても地域公共交通会議にて社会実験の調査、分析についてご議論いただき、それで評価していくということで皆様にお話ししたことがございます。地域公共交通会議の位置づけはそういうところだと受け止めています。皆様がおっしゃっていることは表現を変えてそういうことだと思っております。

副会長： もう少し明確に言えば、社会実験については最初、報告で出ました。でも、報告はまずいよねと。ここで了解していないと問題があるよね、それから、本格運行を前提としないということでした。もちろん本格運行をできる可能性が全くないのにやらないですけど、これをやったから自動的に本格運行ではないですよということです。だからここできちんと調査もやって検討しましょう、そういうこと込みで採決して、やることにして、ちなみに法的には拘束力はないんですが、今日もこのあと結果の報告が出ます。今後、10月から12月の会議は最終的な結果が出てきたことを踏まえて、本格運行してどうなるか、他にいろいろ影響があるのか、そもそも走らせるだけの意味があるほど利用があるのかということ議論して、本当に本格運行するかどうかはたぶん交通局、あるいは豊山町としては要請とかになると思いますが、それは考えていただいて、その先はここには書いていないということですよ。もしそれをこの3月だとかに議論するとすれば、計画の変更が…

事務局（理事）： 網形成計画の一部変更が必要です。

副会長： そうですよ。本格運行をするということは、網形成計画の変更を伴うのでこの会議で協議事項になるという考えです。ですから今、ここにはそこまでは書いていないということです。これからそうなるのかどうかは、また議論しましょう。とりあえず、10月から12月は結果を踏まえてやる必要があるのかやめるのかというのをもうちょっと議論しましょうということによろしいですかね。

事務局（係長）： 今の件につきまして、資料1-2の網形成計画の取組状況の本格運行の可否を検討というところは、本格運行の可能性を検討という表現に変えさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

会 長： 皆様よろしいでしょうか。

それでは、平成29年度事業計画（案）については原案のとおりとさせていただきます。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した。

では次に進めさせていただきます。協議事項（3）「県営名古屋空港への名古屋市バス乗り入れに伴う影響調査」の中間報告について事務局から説明させます。

事務局（理事）：（資料5、資料6-1～6-4に基づき説明）

副会長： もう少し細かい所の説明をさせていただきますが、その前に全体として何点かお話させていただきます。まず、今回の社会実験のルートについて、新しい方はご存じないかもしれませんので、改めて申し上げますと、黒川のバスターミナルから41号を北へずっと走って行くと北部市場があります。北部市場は豊山町内にちょっと入ったところにあります。ここはもともとバスが走っています。そこから延長してさらに41号線を上がって青山東栄というバス停がありますが、ここまで停まらなくて、その先に豊山町社会教育センターがありますので、ここで停まります。そこから曲がって名古屋空港まで行く、つまり豊山町内は北部市場がもともとあります。それに青山東栄、豊山町社会教育センター、名古屋空港という3つの停留所を作って延伸するという実験を1ヶ月やりましたということです。本格的には、もともと北部市場まで1時間に1本ないぐらいのところを伸ばしたということですし、他にあおい交通、名鉄バスのバス停がたくさんありまして、そこは通っていないので、使いたくても使えないという人、全く関係ないという人もたくさんいるということです。そういうことを知っておいていた

だきたいと思います。

それを踏まえたくて、まず資料5について補足しますが、3ページの(3)利用意向について、市バスが210円均一ということで、今回の社会実験をやったのですが、ここで見ますと、もし210円で市バスが走ってきたとしたら、利用したいという方が空港直行バスは3割程度、タウンバスであると5割以上となっていますが、これは利用したいといっても、社会実験と同じルートで走るとすると多くの停留所には走ってこないの使えないということに注意していただきたい。逆に言うところに例えば全く同じようなところを走ってくると、そういう方が使いたいという意向があるので、そこは変わる可能性がありますというのを注意していただきたいというのが一点です。ただし、運賃が上がってくると、例えば黒川から役場まではタウンバスの運賃が300円ですけれど、同じ値段になると市バスがなくても既に300円ということもあって、17.8%とかに下がります。400円という、逆転するので殆ど使う人が出てこないというふうになります。そういうふうを考えていただきたい。今のように社会実験ルートだと使えない人が出てくるので、それを含んで計算してしまっていますので、社会実験のルートで走ったらどうなるかというのは後で説明します。

4ページの(5)社会実験路線(延伸運行)がなかった場合の移動方法ということですが、市バスの社会実験で実際に利用された方にアンケートをとっているということです。大きくわれわれが興味があるのは2つで、本格的に走ったらどのくらい利用していただけるか、これは1ヶ月の実験運行だと知らない人も多いとか、それだけのために定期券を買い替えることができないとかがあるので、そう大きく変わりません。しかし、本格運行になるとだいたい3年と言われていますが、だんだんとあるということをも前提として変わってくるので、3年後どうなるかということが大事です。そのためには、今回の実験で利用された方とか、名鉄、あおい、タウンバスとバッティングするような路線の利用者だけを見ている駄目で、広く町民・市民の皆様に調査し直さないといけないところではありますが、それはやっていません。

一方で今回の会議の大きな論点となるのは、もともと既存の路線がある所にこういったバスが走ると、どれくらいお客さんが移動するのかというところで、これが非常に大きいと今まで考えてきた公共交通網を抜本的に見直ししなければならなくなってしまう。あるいは、根本的にやれなくなってしまうというのが起こりうるので、既存のバス路線からどれくらい変わるかというのを良く見なければいけないので、今回はそこに絞っていて、実際に市バスにどれくらい乗っただけかということはある程度推論はできるのですが、正確には出せないということを留意していただきたい。そのうえで4ページの(3)の移動方法ということですが、延伸運行がなければ移動していないという方、つまりこの路線があったので乗ったという方が17.8%、この方々が他のバス路線から移ったのではなく、路線があるので新たに動きたくった人ということで、これはとてもありがたい人です。乗っていただいた方皆ありがたいんですが、特に新しく乗っていただいた方はありがたい。それから、自家用車、自転車、徒歩、このあた

りの方はそういった私的な交通機関から公共交通に変わっていただいた方で、これもありがたい方です。それ以外のあおい交通バス（名古屋駅発着）、名鉄バス（西春駅発着）、あおい交通バス（勝川駅発着）、上記以外のバス路線・鉄道路線、とよやまタウンバス南ルートが今回見ていかなければいけない所ではありますが、それについて具体的に検討したのが5ページになるということです。これをどうやって出したかということ、資料5の5ページの補足資料というのがあるので、見ていただきたい。そこに図があります。市バスのアンケートに答えていただいた方は、10日間調査して404人、そして市バスの実験の乗車人数は平日で約200人、休日で約250人ということで休日の方が多かったということですが、この辺を兼ね合わせるとだいたい乗車した方の2割ぐらいが答えていただいたということになっています。ここで留意してほしいのですが、調査結果は何十何%とあるんですが、このサンプル数だと何十何%の何というのはあまり意味がないと考えてください。つまり、43%だったら4割ぐらいと見ていただきたい。43%の精度はありません。言い換えると何%の差というのはあまり意味がない。10%ぐらい違うのは同じかもしれないと、そういうふうに考えてください。これ実は世論調査とかで出てくるものもそういうパーセントなんです。で、今回の図ですが、404人に答えていただいて、その中で黒川以外からと、黒川で乗られた方がいて、黒川から乗られた方が8割です。それ以外の途中に北区の中に停留所が10か所ぐらいあります。ここから乗った人がいるんですが、この人たちは今までどうしていたんだろうなと思っていまして、すごく近いのに公共交通で名古屋空港には行けなかったということにして、こういう方は車やタクシーで行かれた方が多いと考えてますのでバスにとっては新しく乗っていただいてありがたい方です。問題は、黒川の方で、地下鉄から他のタウンバスや名鉄バスにも乗れるので、これが変わった可能性があるのもこの320人を見ます。320人のうち、312人が黒川～空港ですので、青山東栄、社会教育センターは10日アンケートをとって8人が答えたということで非常に少なかったということです。これをまず敬老とそれ以外で分けます。敬老が実験運行の半数を占めているということになります。敬老の方は名古屋市民で65歳以上の方というふうにはっきりわかります。その方々は敬老パスを持っていると無料なので、210円だとか名鉄・あおいバスがいくらだとか関係ありません。ただで乗れることとなります。なので、この方々は運賃をどう変えても乗られる方になります。ただし、試乗が3分の1ぐらいでした。試乗は、本格運行では乗らないということで、残りの3分の2のところを見ていくと、延伸運行がなければ利用しないという純粋に増える方、それからバス以外から増える方、これを合わせると5割です。5割の方は今までバスを使っていない人が使ってくれたということになります。残りの5割が他の路線から移るということですが、特に移るのが多いのがあおい交通の名古屋駅から直行が3割、名鉄バスが3割ということで、この2つから移ります。あとは敬老福祉以外の方が乗っていますが、試乗がやはり3割ぐらいいました。6割がその他で、実際に目的があって利用される方、延伸運行がなければ利用しない方が12%、バス以外から移る方が36%ということで、やはり5

割ぐらいの方が純粹にこれまでバスに乗っていなかった方が乗っていただいています。残りに5割が他から移るんですが、傾向が違っていきまして、その他の路線から移る方の6割が名古屋駅からの空港バスから移ります。名鉄バスは17.2%ということで、先ほどの3分の1からかなり少なくなっています。やはり、敬老の方というのは市バスとか地下鉄によく乗られている方で、名古屋空港に行かれるとすると地下鉄で上小田井に行って西春に行き、名鉄バスというパターンが多いと思われます。一方で、それ以外の方は名古屋市でない方もたくさんおられて、この方は名古屋駅から直行バスに乗られる方が多い。もちろん、西春からの名鉄バスの方もいるんですが、それよりも名古屋駅から乗られる方が多いのでこういう結果になるんじゃないかと考えます。いずれにしても、タウンバスから移るのは少ないということになります。それに20%の方にアンケートを答えてもらったとか、1日合計で何人に乗ってもらったとかそういうことをいろいろ兼ね合わせて掛けたり割ったりしますと、5ページの結果として、元々敬老福祉でタウンバスに乗っていた方1日あたり2人が市バスに変わりました。名鉄バスに乗っていた方10人が市バスに変わりました。あおい交通名古屋駅発に乗っていた10人が市バスに変わりましたという感じで、24人の方が他のバスから移りましたと計算できます。その他は28人の方が移って、そのうち18人は名古屋駅からのバスから移りました。合計すると52人の方が他のバスから移りましたということです。そこで先ほど申したように1日平休平均なので、218人なんですけれど、平日200人、休日250人のうち50人ぐらいは他のバス路線から変わった人、つまり4分の1ぐらいが変わった人ということです。そして、試乗でない方ですね。こういう感じになってくるということです。そこまでが5ページです。

それから6ページですが、実験が終わりまして、4月にはもう市バスは走っていませんが、タウンバス南ルート、名鉄バス、あおい交通の名古屋駅、勝川駅それぞれについてアンケートをとっておりまして、もし市バスの運行があったら乗りますかということ聞いたという結果です。これが3ページに対応しているんですが、具体的な分析は6ページの補足資料に書いてあります。この6ページの資料で説明していくと、市バスの運行は豊山町にたくさんある停留所の中で一部の停留所しかカバーしていないので、その一部の停留所で乗り降りされた方について取り出して調査しました。それがタウンバスだと豊山町商工会、豊山町役場、豊山町社会教育センター、青山東栄、青山、こういったところは市バスが利用できたはずであると、それから名鉄バスは名古屋空港、豊山町社会教育センター、一部エアポートウォークまで歩かれた方とか、そういう方もおられますけど、とりあえず名古屋空港と社会教育センターとなっています。それから、あおい交通は名古屋空港、三菱重工南、豊山町商工会、このあたりだと歩いていけるだろうということです。これだけのバス停と黒川、西春、勝川との間で乗られた方を取り出して、もし市バスが210円で走ったら乗るか、300円、400円ならどうかどうやっても乗らないかということ聞いた結果を出しますと、210円なら乗るという方がタウンバス南ルートだと計226人の回答者のうち23人の

方が乗ると答えた。300人が18人、400円が3人とありますが、足すと44人となります。300円とか400円で乗る方は210円でも乗るので、210円で乗る方は右側の合計の44人になるということです。そのうち210円は乗るが、300円や400円では乗らないという方が23人になるという計算です。回答者で割った値、パーセントが転換率ということですがけれど、例えばタウンバスですと210円で2割ぐらいの方が市バスに変わる可能性があるということが言えます。300円になると1割、400円だとほぼ皆無となります。同様に名鉄バスも210円で走った場合は2割近くの方が変わる可能性があります。300円だと1割弱、400円だとかなり少ない値になります。直行バスでは210円で3割ぐらい、300円だと1割強、400円だと1割弱移る可能性があるという結果です。名古屋空港へ行けるとなるとやはり空港直行バスの影響が大きいですね。値段の差もあります。名鉄バスの影響もありますが、もう少しあるかなと思っていましたが、思ったほどではない。でも、210円だったらちよっと無視できない影響ですねという感じになると考えています。

あと、追加資料というA3のものがあります。これはそれぞれのバスに乗った方のアンケート結果ですが、それぞれの特徴について説明したものです。驚くほどそれぞれ性質が違くとわかります。具体的な説明はしませんが、かなり違った人たちが乗っています。ただし、その中でも共通の人がいて、とよやまタウンバスは普通のコミュニティバスとは全く違って、若い方もたくさん乗られるとか、通常コミュニティバスは女性が8割程度なんですけど、半分程度であるとか、業務や通勤が多いとか、まるで普通のバス路線のような傾向になっています。こういう状況だと市バスにも移りやすい。コミュニティバスならではの使い方をしている方は市バスとか他の路線に移りにくいですが、そういう方がタウンバスでは少なく、普通に仕事等で使っている方、若い方も多いので安くて同じように使えるものが出てれば移るといって出てきます。つまり、先ほどの6ページのような結果になってくることが言えます。総括というのが一番右に書いてあるので見ていただくと非常にわかりやすくなっていると思います。目的地だと、タウンバス以外の方は特に市バスが顕著でしたが、豊山町民はあまり乗っておらず、逆に他の人たちが豊山町内、空港等に行きたい方がみえる。タウンバスは町民がたくさん乗っていて、行きたいのは名古屋市内ということになっています。実際の利用状況調査も豊山町内だけなので利用は非常に少ない。それから、どのくらい頻繁に利用するかということですが、名鉄バスに乗られる方がこれは通勤が多いということで頻繁に乗られる。タウンバスが次で市バス、あおい交通の順になっていて、とても不思議な結果に思ったのですが、市バスが1ヶ月だけの運行なのにあおい交通の方が頻度が少ない。つまり、あおい交通のバスというのは空港に行かれる方なので、たまにとかこの1回きりという方が多いと言えます。支払方法では市バス、名鉄バスではICカードが主、タウンバス、あおい交通では現金が多いということで、回数券利用がもう少し多いかと思っていましたがそれほどでもない。あおい交通の場合は頻繁利用でないので、回数券を買ってもあまりその区間で乗らないからということなのかなと思います。あと、もし市バスが本

格運行をしたら利用したいかと、何故利用したいか理由を答えよというところで、ほとんどの方が安いからと答えていて、運賃がとても大事だということが出ています。しかし、名鉄バスのみについては移動時間が短いというのも結構多く答えていて、名古屋市内の方々だと西春へ行って空港へ行くというのは少し時間がかかると捉えられているのかなと思います。そうでなく、空港に行くんだったら名古屋駅や黒川から行った方が早いと。実際そうかどうかはわかりませんが、早く感じるということでこういう結果なのかなと思います。ちょっと細かく説明しましたが、こんな感じの結果です。

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か。

B委員： いいですか。意見とかそういうのではないんですが、結果についてですけども、まあだいたい想定されたとおりで、やっぱり運賃が大きく影響するところですね。運輸局の指導で、同じ料金でやれと言われてずっとやってきた我々としては、料金問題を引きおこすような運行はいかんなかなと思っています。いつも同じことを言っていますけれども、思うところであるのが、アンケート的にもそのようなふうではないのかなと。常識的に考えて、同じところを走るのであれば安い方に乗るのが普通なので、おかしいとは言いませんが、そういうふうに捉えさせていただいております。

会 長： はい、ありがとうございます。他に何かありますでしょうか。

C委員： 影響の部分で、今現在においては空港直行バスの影響が大きいだろうという話がありましたが、タウンバスへの影響はそれほどというのがありますが、タウンバスの利用状況の資料を見ても、通勤通学でご利用されているのが多いのかなと思います。ただ、今回の場合については、通常のダイヤを延長して行ったということがあるものですから、通勤通学になかなか利用しづらかったということがあったのでこういう結果なのかなと思いますが、本格運行に向けて利便性の良いダイヤに組み替えてやるということになりますと、タウンバスの南ルートに非常に大きな影響が出てくると思っております。なおかつ地下鉄の乗り換えということになりますと、行きでもバスだと210円、その後の地下鉄が80円引きになりますし、帰りについても地下鉄利用で市バスとなりますと、バスの方が80円引きというようなことで非常に影響が大きく出てくるケースがあります。個別のアンケートの中に意見があったのですが、少数意見ではありますけれど、例えばあおい交通のバスに影響がないようにしてほしいという意見も市バスの利用者等の中にはありましたし、総合的に考えて進めるべきなのかなと感じたところであります。

私自身はここに来る時は西春駅から名鉄バスを利用させていただいております。名鉄から名鉄への利用というのは割引制度がありますので、そういったものを使えるような形になりますし、黒川からこちらに来るにしてもそれほど時間的には

変わらないと思いますので、時間的な部分で不便を感じてはいないんですけど、そういったものを含めて市バスがどうこうとなると、交通ネットワークにかなり影響が出てきますので、分析した中でも出るのかなと思っています。とよやまタウンバスは、先ほどの分析の中でも通常のコミュニティバスと比べると通勤通学で利用されている方が多いということですので、そういった影響が非常に出てくるのかなと感じたところでもあります。

会 長： ありがとうございます。他に何かありますでしょうか。

E委員： 結果についてどう見るかというのは正直、意見する立場ではないのでこのような評価があるのかなと思いますが、こうしてみると確かに影響はないとは言えないですけど、一方で潜在需要を掘り起こすという側面もあるのかなと感じました。県の立場の中には、県営空港の管理運営、あるいはこれからできる航空ミュージアムの設置管理という側面、更にはこの地域を航空宇宙産業の拠点化ということで、それを進めていきたいという立場もございまして、そういう観点から申し上げると、この地域の公共交通アクセスの拡充というのは非常に大きな課題かなというふうに考えておりまして、公共交通のアクセスの選択肢が広がるというのは必ずしも悪いことではなくて、そういうのができればありがたいことかなというふうに考えています。事業者さんなりのご意向があると思いますので、しっかりと引き続き議論していければと思います。

会 長： はい、ありがとうございます。では他、何かございますでしょうか。

D委員： 加藤先生にお尋ねさせていただきます。中間報告というふうにおまとめになっており、10月以降結果報告というふうになっていますが、中間報告である理由は何かありますでしょうか。結果というものはもう出揃っているということでしょうか。

副会長： まだやることは結構あると思っております。まず細かい、どこから乗ってどこで降りたかということの突き合わせをきちんとできていないということがあります。先ほどのように平日は大体何人か乗っていて、それで拡大したとか、さっきも北区の話をしていましたが、北区の人たちはもともとどういうふうに名古屋空港に行っていたかというのを分析できていないとか、もちろんタクシーのことも何も分析できていないとか、いろいろなことをやらなければいけないですし、今日もご意見を伺ってやらなければいけないことがあればやっていきたいと思っておりますので、最低限必要だと思われる、やや掘み的ではあるんですが、どのくらい特に今回争点になっているような、運賃がどれくらいに設定されるとどれくらいの転換が起こるかということ、ここはきちんと明らかにしていきたいと考えています。

会 長： はい、では他に。

F委員： 今、地域の公共交通の拡充はありがたいという意見がありましたが、事業者の立場としては人を運ぶ、バスを動かすということに対しての原価を誰が償うのかというところが一番の問題になるのかなと思います。ただ、それが利用者で償えるのか、それとも事業者が将来を見越して負担するのか、それとも誘致したい人たちがある程度支えていただけるのか、じゃあ、支えていただけるのが、そこに来るもの、あまねく名古屋市だけを向くのか、それとも広域的なアクセスについてはある程度の支えをしましようというのか、そういうところも含めて拡充というのを議論していただければと思います。

会 長： ありがとうございます。他にありますでしょうか。

副会長： 私の場合は家も職場も名古屋大学駅が最寄りですけれど、名古屋大学駅の場合はここへどう行くか迷うところでして、名古屋駅に行くというのは、あっちの方向なのに、こっちに行っちゃうという感じがすると。で、やはり黒川というのが非常に考えやすい。ですが、実際にどうしているかということ、私は最近味美乗り換えにしています。本数的に増えてきたので、それが速くなったということですが、黒川だったら黒川の方が良いかなと思っています。名古屋市内でも鶴舞線の沿線であったら西春に行けるので、それで行きやすいとか、名古屋駅へ出やすい所であれば、もちろん私も本山に近いので、本山へ出れば東山線で名古屋駅に出られるわけですが、そういった名古屋駅へ出やすい所であればあおいのバスが便利だよなとかあるんですけど、沿線によって状況が変わると思います。これもちょっと見ていかなければいけないことだと思っていて、実はそれぞれの〇〇区とかになるとサンプル数が少なくなってしまうので、難しいんですが、〇〇線沿線だとかいう感じでどういう傾向があったのか調べていきたいと思えます。そうすると今まで弱かった所が…典型的なのは北区の、元々市バスが走っているが名古屋空港には行けなかった所が一番弱い所だったと思いますが、そういった所をきちんと調べていくと良いかなと思います。

会 長： では、他よろしいですか。

D委員： 私が職場からここに来るのにちょっと不便なものですから、自家用車を使わせていただいたのですが、その前にですね、如意北の交差点あたりで様子を見ていたんですが、非常に市バスがたくさん来るんですよ。おそらく栄ぐらいから来るものだと思いますが、これは交通局に関係する話だと思うんですけども、延伸をしようとする、まあ、するかしないかわかりませんが、名古屋市からの足を確保しようとする、1本でいいのかという議論があるような気がしますので、今おっしゃっていただいたような分析というのは必要だという気がしたところです。本当にこの先どうしていくか、愛知県の方がおっしゃっていただいた

ように、この地域のアクセスを良くしていくということは、おそらく全体で見ると良いことなんですよね。そういう観点から、民間事業者の関係をどうしていくのかという非常に難しい業務があるかと思いますが、是非そういう部分にご注意をいただければと思っています。

タクシーの立場で申し上げれば、私は反対勢力のように思われているんですが、実は違うんです。賛成勢力でして、何故かというところ多くの方が集まればそこには必ずタクシーの需要があるというのが持論でございまして、タクシーの利用というのも視野にご検討いただきたいという考え方を持っておりますので、またいずれそういうことも要望させていただけたらと考えております。

会 長： ありがとうございます。では、他の方は。

G委員： 今回のアンケートの中に福祉バスの利用の方がかなり多くて、恒常的に使う使わないというのは、おそらくたまに来たいという方が多いと思うんですが、名古屋市の福祉施策である敬老パスによっていろいろな所へ拡大して遊びに行きたいとかいうことはあると思うんですけど、その名古屋市の福祉施策と隣接する市町の福祉施策の関係、そして、既存事業者の関係への影響とかをきちんと整理していただきながら、最終的に何らかの形で取りまとめをしていくことに今後なっていくのかなと思っていますが、やはり名古屋市の福祉施策の影響もかなり大きい部分もあるかと思うということで発言させていただきます。

会 長： はい、ありがとうございます。他の方はよろしいですか。

では、今後の「県営名古屋空港への名古屋市バス乗り入れに伴う影響調査」につきましては、委員の皆様からのご意見を踏まえさせていただきますし進めさせていただきますと思っています。また、今後ご意見等がございましたら事務局の方にご連絡いただければと思っていますのでよろしくお願いします。

では、本日の内容に関する事柄でその他何かございましたらご発言をお願いいたします。

副会長： これは豊山町の生涯学習の案内で、私が所属している名古屋大学環境学研究科附属持続的共発展教育研究センターと豊山町は連携協定を結んでおりまして、その一環として生涯学習の講義を年1回、うちの職員を派遣してやってもらうということになっていて、4月ぐらいに誰か行かないかということで、私が行くことになっていて、そろそろかなと思って手帳を見たら9月7日でした。急いでさっきうちの学生にこれを取りに行かせまして、これが定員60名ですが、何人埋まっているかとかどうなっているかというのが不明です。この2,000円というのは、全部受けると2,000円ということでしょうね、きっと。

H委員： 10回で2,000円です。

副会長： 一応、こんなのもやっていますという紹介だけさせていただきます。ちなみに、ほぼ余談ですが、11月2日に中部運輸局のシンポジウムがある予定で、私も喋らせていただきますので、そちらは聴いていただけるかなと思います。こんな貢献もさせていただきます。よろしくお願いいたします。

会長： では、その他ありますか。

事務局（係長）： 事務局からはありません。

会長： では、以上をもちまして、本日の議事を終了させていただきます。委員の皆様のご協力をもちまして、円満にこの会議を進めることができました。改めて御礼を申し上げます。どうも、ありがとうございました。

事務局（課長）： 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。

B委員： 新聞で見られた方もいらっしゃると思うんですけれども、とよやまタウンバスで行政処分を受けて10日間休んだ件がありまして、そのご報告をさせていただきます。平成29年2月16日に愛知陸運支局の監査を受けまして、その際、弊社の運行する豊山町の巡回バスで最終の一つ手前のバス停、青山江川で運行を終了していた件が1月、2月に3回ありまして、その指摘を受けました。もちろん乗客はおらず、最後のバス停ですので乗られる方もいないということで、うちの乗務員が最終の区間をカットしたということがありまして、平成29年5月30日より6月8日までの10日間を止めるということで、これは予備車両を使いましてやらせていただきました。この運行が絶対にいけないかということになりますと、運輸局の方も考えていただいております、一般バス等の効率的な運行ということで届出をして許可を受けていけばそういう運行もできるということで、早速その届出を出させていただいて、29年7月20日にそれが認可されて、バスに1人も乗客がいない、そして最終のバス停だという時は運行管理に無線で届け出て路線を離脱することができるということで、現在運行させていただいております。我々は空港バスを運行している中で、例えば最終便で1人もお客さんが乗られない場合に栄から名古屋駅まで行くといいますと全く無駄な運行でして、そういう場合は運行管理に連絡して最終的には路線を走らないということをお願いしております。そして、その届出をさせていただいて、とよやまタウンバスについて7月20日からそのような運行をしても良いということです。10日間の処分を受けて申し訳ありませんでした。以上です。

事務局（課長）： ありがとうございました。他に委員の皆様からありますでしょうか。

C委員： 7月に中部運輸支局のほうで乗合事業者に対する集中監査月間ということで、中部管内5県の乗合運送事業者の監査を実施させていただきまして、7月末に結果を公表させていただきました。21事業者のうち、4事業者に違反事実があったということで、行政処分という形になります。その中の主な内容が連続運転と点呼未実施でありまして、4事業者のほぼ全てがコミュニティバスの運行事業者という話がございます。もちろんコミュニティバスの事業主体はそれぞれの自治体になります。運行が運行事業者ということになりますが、ともすれば事業者にまかせっきりという部分もあるんですが、事業主体である自治体もしっかり運行事業者と連携を図っていただきまして、法令違反にならないように、連続運転や点呼というのは安全に係わってくる重要なものになります。バスの運行に関しては、輸送の安全が第一になります。先ほど処分の話がありましたが、コミュニティバスにも影響が出てくるということになりますから、そういった部分につきましては事業主体である自治体でしっかり連携を図っていただいて、この機に連続運転になっていないか、法令違反になっていないか、改めてチェックをしていただくような形をとっていただければありがたいと思います。

事務局（課長）： ありがとうございます。他にありませんでしょうか。

（閉会）

事務局（課長）： ないようですので、以上をもちまして、平成29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。