

## 平成29年度第2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11月8日（水）午前10時15分～午前12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

#### （1）豊山町地域公共交通会議委員等

豊山町長	服部 正樹
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本部計画部計画課取締役	近藤 博之
名古屋市交通局営業本部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
豊山町老人クラブ連合会元地区役員	伊藤 千歳
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
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	岩田 尚也
	（代理 主事 鈴木 裕太）
西枇杷島警察署交通課警部補	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附属持続的共発展教育研究センター教授	加藤 博和
名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課長	伊藤 禎浩
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
小牧市都市建設部都市政策課主幹	河村 昌二
豊山町産業建設部長	佐藤 正司

18名中18名出席（委任状1名含む）

#### （2）事務局

豊山町理事	梶田 浩昭
豊山町産業建設部地域振興課長	高桑 悟
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）本町における地域公共交通の現況について
- （2）「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」について

#### 協議事項

- （1）名古屋市営バス黒川11号系統の県営名古屋空港への延伸社会実験に係る

## 評価について

### その他

- (1) とよやまタウンバス北ルートの変更及び地域公共交通網形成計画の一部改訂について

## 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 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 報告書
- 資料3 名古屋市バス黒川11号系統の県営名古屋空港への延伸社会実験に係る評価〔案〕
- 資料4 「豊山町地域公共交通網形成計画（網形成計画）」の見直しについて

## 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2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2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』について」であります。また、協議事項としましては、「名古屋市営バス黒川11号系統の県営名古屋空港への延伸社会実験に係る評価について」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、委員の皆様にも多大なご協力をいただき、名古屋大学の加藤教授に、分析を進めていただきました。皆様のご協力に対し感謝申し上げます。この報告を元に今回の会議で、公共交通会議としての評価をしていただきたいと思います。

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。

(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について、事務局から報告させます。

事務局（係長）： （資料1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。

委 員： （質疑等なし）

会 長： 質疑等ありませんので、次に報告事項（2）について、受託研究を名大の加藤先生をお願いしております。資料2について、加藤先生からご説明をお願いします。

副会長： （資料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。

委 員： （質疑等なし）

会 長： ありがとうございます。

(協議事項)

会 長： 次に、協議事項に移ります。(1) 名古屋市営バス黒川11号系統の県営名古屋空港への延伸社会実験に係る評価について事務局から説明させます。

事務局(係長)： (資料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か。

A委員： 前々から言っていることですが、アンケートはそういう結果になると思うんですが、やっぱり210円ということはバス事業者にとって大変な脅威です。分析の中では運賃が210円であることが非常に問題で、今我々のやっている路線と値段が変わってくるということが問題だと思います。名古屋市営さんは210円でやっておられて、それを改定してまで入ってくることはないということは確認しておりますので、そういったしますとこれをやることによって生じる秩序とかが全くうまくいかない。同じ路線の中にいろいろな金額が出てくるのは非常に問題であって、町の利用者に関しては路線があればある程良いという観点からすれば確かにそうですが、このあたりを充分検討されないとうまくいかないんじゃないかと思います。このあたりを充分踏まえたうえでの判断をしていくことが必要かなと思います。

会 長： 他にはありませんか。

B委員： 総合評価の書き方なんですけど、一番下の行で既設のバス路線からの一定の転換が予測され、運賃水準の検討が必要となるとありますが、そのつなぎの部分が一一定の転換が予測されるために運賃水準の検討というのは少し飛びすぎではないかという気がします。これだと、既存バス路線からの一定の転換が予測されるので、現行運行水準を維持するために運賃等の、もしくは補助等も含めての検討が必要とされるとか、そういう書きぶりになるのかなと思います。結局、この町の中の公共交通をどう維持していくかというところに立っての書き方だと、これだとちょっと読みづらいなと思ったんですけども。

事務局(係長)： そうですね。もう少し皆さんのご意見をいただきまして変えていくことは可能だと思います。

会 長： 他にはありますか。

C委員： A委員から市バスの210円は耐え難いということでお話があったんですが、運賃水準の検討が必要となる路線というのはどれが対象となるかということはこの協議会で共通の認識を持つということが必要ではないでしょうか。ただそれが可能かどうかということではなくて、そういう課題があるというところを捉えて運賃水準の検討が必要となるというのはどこですかということをお知らせしていただきたいと思います。

会 長： 豊山町に住まわれている方もお越しですので、住民の方からも意見を聞いてみたいと思います。どうでしょうか。住民の声として…。

D委員： メモしてきましたので読ませていただきます。老人クラブとかいろんな所属しているクラブでのお話ですが、あおい交通、名鉄バスの高速バスは、時間も早く、車両も観光バス仕様で座席も良くて、とても快適に名古屋や栄に行けます。また、名鉄バスは西春駅の方へ、タウンバスは町内をこまめに回っていただき、小牧市民病院や栄の方へも行けます。市バスは、社会実験の時に私は自分で乗ったんですが、黒川から各バス停に止まって空港へ行きますので時間もかかりましたが、床も低くてとても乗りやすいな、210円は年金生活者にはとても助かるなと思いました。高齢になって、これから免許証を返納する方もこれから増えてまいります。そういう方にはとても助かると思います。それから高速バスは名古屋駅から豊山町に帰るのにとっても速くて、皆この700円はとても惜しくないと言っておられました。以前は名古屋の方から名鉄バスが入っていましたが、それが止まったときはとても寂しい思いをしました。その後、あおい交通さん、名鉄バスさんが入りそして市バスが入ることになればとても私たちは嬉しくて、あちこち行けるのではないかと楽しみに思っております。

会 長： 福祉の方からも代表の方が出ていただいておりますので、お願いします。

E委員： 私、青山地区に住んでいる者なんですけれども、青山地区は大げさではないですが陸の孤島といっても過言ではないような状況なんです。交通状況は北行きと南行きはタウンバスが1時間に1本、お店はファミリーマートが41号線沿いに1店舗あるだけで、お年寄りの方は買い物に非常に困っておられます。通勤通学の方は、栄方面へ行かれる方は如意車庫まで自転車で走って、そこから市バスに乗り換えて栄方面へ行かれる。名駅方面へ行かれる方は西春まで30分以上かけて自転車で走って、名鉄電車に乗って名古屋駅方面へ出かけられるという交通状況です。市バスが運行される状況になりますと、そういう方たちが一番に助かるんじゃないかと思います。それと、思いましたけどやっぱり210円というのは大変な魅力でございます。それと、もう一つ思ったんですけれども、青山地区は買い物するお店がないものですから、市バスが運行される状況になった時に北部市場から青山東栄までバス停がないんですよね。ですから、中間の幸田あたりでバ

ス停を作っただけだと商業施設がありますので、買い物にお年寄りの方や子連れの方が青山地区から結構歩いてみえるんです。見ていると大変気の毒な思いをしておりますので、そこにバス停があると大変助かるんじゃないかと思えます。是非運行が実現することを望んでおります。

会 長： ありがとうございます。それからF委員からもご意見をお聞きしたいなと思えます。

F委員： 我々としては前々から言うように通勤という形については、あおいさんと名鉄さんのチャーターバスを利用させていただいて、社員や一部の派遣会社がそれらに乗って通勤をしています。中には派遣会社でもそのバスには乗らず、公共交通機関でお越しになる方もいますので、そういった方々が西春から名鉄さんに乗ったりとか、名古屋からあおい交通さんの方に乗ったりとか、いろいろな形で出勤させていただいています。我々にとっては派遣会社が大事な業務をするのに必要な方々なので、そういった交通ということも考えると市バスを走らせていただくことを選択肢の中に入れていただくと一番的確かなと思っています。先ほど社教センターの前から直通のバスを名鉄さんとあおいさんに走らせていただいているんですが、社教センターの前は県営名古屋空港でFDAさんの飛行機が降りると満席になって乗れないケースが多いんですね。だから名古屋駅に行く時は県営名古屋空港まで歩いてそこからバスに乗る人も中にはいますし、そこで乗れなければ名鉄さんの西春行きのバスに乗るといった選択をしているということもありますから、市バスが走らせていただくことについては我々にとってはありがたいという意見になります。

会 長： ありがとうございます。すみません、私の方から振りまして。では、他に何かご意見があればお聞きしたいなと思えますが。

G委員： 総合評価の中で、一方というところの行が一行しかないというところで、課題のところをもっと明確にさせていただきたいなと思っています。先ほどのご意見のとおりの実証実験の時もそうでしょうけど、210円は魅力だと。まあ、それは間違いないでしょう。やはり既存のバス会社さんの路線を考えますと、運賃水準の部分で、先ほど意見がありましたので、たとえばこのような転換が予想された時に維持をするための運賃のあり方とか補助の必要性だとか、要は公共交通の秩序というところのおかしいんでしょうけど、そういうところの、運賃の部分が一番課題ですので、そこを明確に記述をしていただきたいというふうに思えます。

会 長： ありがとうございます。

A委員： 許認可権を持っている運輸局さんにも聞いてみたいのですが。

H委員： 皆様の意見を聞いてからお話ししようと思っていました。私どもが以前からお話しさせていただいておりましたことの繰り返しにはなるんですが、豊山町の公共交通ネットワークをよりよくしていくことが一番だと思っております。そのために既存の路線を民間のバスさんが非常に頑張って運行されている。これを崩してはいけないだろうと。ここを生かしながら、他のところをどう補完していくのだろうというところで全体のネットワークを築いていく。そのためにはバス以外のタクシー事業者とかそういったものも含めて全体的にやっていくべきだろうというふうに思っています。その中で、安価というのは確かに魅力だと思うんですが、そういったバスが走ることによって全体のネットワークが崩れていくということは避けるべきだと思っております。とよやまタウンバスが走っていますのでこういったバスをしっかりと生かして補完をできるようなネットワークを構築していけると良いと思っておりますし、今回また既存の名古屋駅からのバスが増便されます。民間のバスさんがミュージアムまでの足を確保し、通勤通学にも利用できるというバスを走らせてもらうということも含めて考えていくべきだろうと思います。先ほど運賃水準の関係もありましたけれども、そういったものが出てくると他のバスの運賃をどうするかということも出てきます。補てんをされるのかということも考えていかなければならないと。全体的なネットワークを考えた時に果たしてそれで良いのか、あるいは以前からも話をしていますけれども名古屋市交通局さんは市の財政、予算の中で運行されているということもありますので、それが他方のところに出てくるのはどうなのかということも含めて全体で考えていくべきだろうと思っております。

A委員： いいですか。もちろん安くて町民の方が喜ばれるというのは良いんですけども、運輸局さんはすごくまろやかに言われているんですけども、例えば社会教育センターから来るとこれから問題になるのは、あいち航空ミュージアムまで名古屋市営さんは持ってきたい意向だと思うんですよね。そうすると210円とか100円とか160円とかいうのが出てくると、私がお聞きしている話で言うと二重運賃三重運賃というのはあり得ないというのが運輸局の見解だというふうにお聞きしているんですよね。もともとこの話は運賃のことをきちんと話をせずに持ってくるということは、たとえここで言った所でだめになってしまう可能性があるんですよね。だからこの辺をいい加減にはできないなというのが私の思いで、例えば今ここでC委員が言われたのが、運賃の水準の検討は考えられるのはとよやまタウンバスの値段だと思うんですよね。黒川から今400円でやっているのを210円にするという話になるとものすごく大きな問題がたくさん出てくると思うんです。それはとよやまタウンバスの値段全部が関係してきます。名古屋市営さんは210円を変えないということが大前提ですけどね。とよやまタウンバスを今400円でやっているのに210円にするということは豊山の財政にすごくマイナスになります。ということ踏まえて、全部の運賃体系をどうするんだということを考えないと、判断できない部分がありますね。引くことによって及ぼす影響は多大なことなんです。これはこの辺の地区が…今日は見えて

いないんですけれども業界的な雑誌にも取り上げられていて、二重運賃三重運賃やいろんなことがここでされるんじゃないかという目で見られているんですよ。この辺を良く考えていかないと、あとからいろんな問題が出てくるので、軽々に運ぶのは、私は非常に難しいというふうに思っております。

会 長： はい、ありがとうございます。他はよろしかったでしょうか。

I 委員： 皆さんのいろいろなご意見を踏まえたうえでお話しさせていただきます。今回の社会実験の発端というのは、まずはいろいろな要望に沿ってやってきたという経緯があります。私どもだけではなくて、あおい交通さんや名鉄さんにも要望されている内容、これは名古屋空港へのアクセス強化、その背景というのは航空利用者の増、あるいは三菱さんの関係、あるいはミュージアムといった三つの柱の中で私どもにご要望いただいたということです。そこには名商さんが代表になられて、豊山町さんが中に入って愛知県さんもいらっしゃると、そういう団体さんからも要望をいただいた中で名古屋市議会のご意見も含めて今回の社会実験をやらせていただいたという経緯がございます。

今回の資料3は結果の評価なので、端的に評価に関して交通局としては交通事業者の立場なので、利用状況の評価というところが△になっていて、これはそのとおりにかなと思うんですけれども、黒川11号系統というのは黒字系統ではあるんですけれども、名古屋市内の利用に比べて社会実験の区間の利用というのは、思った以上に敬老パスでご利用いただいたという思いはあります。ただ、逆に通勤通学での利用は1ヶ月しかないのではなかなか使っていただけなかったと。予想していないところが乗ったということがあったと思います。利用としては採算が取れるような利用ではなかったということです。そこが課題であり、採算が取れるということが重要なので、取れないということはそれをやることについて簡単にやりますという話にはなりづらいと。あと結果にも出てるんですけれども、使った方は圧倒的に名古屋市民の方だったということです。これは、人口の規模とかいろいろなことがあり、我々も敬老パスを出していることもあって、ある程度予測はできるんですが、名古屋市民の一定の利用があったということはあるんですけれども、豊山町民の利用が少なかったの、そこはもう少しご利用いただければ。特に青山東栄や社会教育センターの利用が少なかったということで、ルートの設定についても評価をされているんですが、豊山町さんとしては◎という話、名古屋市民側から見ると逆にこのルートはどうなのかという意見もあるものですから、そこも含めて名古屋市民側の意見と豊山町さん側の意見は異なってくると思います。そういう中で事業者としてはすごく良い結果だったとは言えないんですけれども、町民の皆さんや当然、三菱さんも含めてですね、やったほうがありがたいという要望は、こちらもありがたいことなんですけれども、事業者としては難しい面もあるというところをご理解いただきたいと思います。町民の方はやってほしいと、安価で良いことかもしれませんが、他のバス事業者さんや支局さん、バス協会さんのご意見を含めると運賃に差があるということは懸念があるお

話かなというふうに思われます。ただ、210円という料金を変えることができるかというところですが、なかなかそれを豊山町さんの路線に関してだけ変えるというのは難しいというのは正直あるものですから、そういう前提にならざるを得ないということはあるんですけれども、その時に他の事業者さんのご賛同がない中で私どもが行きますというのはなかなか言いづらい話ですし、支局さんからもご理解いただけないかもしれませんから、そういう課題があるということで豊山町さんの方でもこの会議等を通じて皆様のご意見を統一的なものにしていただく必要があるという認識を持っているということです。そういう前提で私どもはこの話を検討したいと思えます。

A委員： もう一つだけ、根本的に我々が言いたいのは公営企業と民営企業のことなんです。公営企業がやっているところが、民営企業がやっているところに入ってくるということは、我々はお手上げなんです。土俵が全然違うんですね。けれどもこちらの需要が出てくるということで、名鉄さんも路線を引いて、うちも今回から61本引くんです。一生懸命我々事業者が豊山町のために引こう引こうと思って多大な投資をしてここに入ってきています。公共交通がなくなったところに公共交通が助けるというのは良いんですけれども、民間企業が頑張っているところに我々には考えられない210円という運賃で、すみません税金を使って入ってこられるというのは、いかがなものかということは我々バス事業者にとっては、とてもとても耐えられないところで、そんなことをやられるのであれば我々は生きていけないレベルになってくるんです。お客さんは安ければ安いほど良いから行くんですけれども、税金でやっている会社が入ってれば我々は何もできない。だから、我々が撤退しますよという時にやるのが公営企業であって、今回の場合は我々が一生懸命に取り組んでいるので、その辺を法的な観点から充分検討していただきたい。210円を変えろと言っているわけではないんですけれども、例えば上飯田から違うところに入れば名鉄線なんかは高くなります。そういう方針で鉄道はやられていますよね。そういうことはバスではできないという中で、しかも我々が頑張っていてどんどん伸ばそうと思ってやっているところですので、これはお願いとして、気持ちとして、情として見ていただきたいなと思っております。

D委員： 確かに、黒川まで210円は安いですが、でも、私たちはそこから栄、名古屋駅へ用を足しに行きたいので、まだ210円にプラス200円がいるんです。だからけっして安いとは思っていません。その先に要りますから。

J委員： 市としては周辺市町村として、豊山町さんとは市境で接していますし、交通モードで考えると移動についても大事なポイントですし、名古屋空港という重要な施設があるものですから、そこへのアクセスというのは非常に関心を持って参加をさせていただいております。今回、設置要綱を見せていただきました。この会議の目的に、豊山町の町内の住民の生活に必要な輸送の確保であるとか、交通の利便性の増進を図るとございました。実験の結果を見せていただきますと、5割

から7割の方が市バスの実験を知っておきながら、実際に使ったのは2%ぐらいで、町内の方の生活というところの必要性については課題になっていると思います。また、社会実験を通して議論するに当たって、この会自体も意思決定をする議決というところで、全会一致という原則を持たれていますので、基本は皆さんよく話し合って一致を目指すべき会議と思います。その中で事業者さんの立場や住民の立場もあると思いますので、課題は課題として、今この資料3の中で総合評価のこともありますけれども、課題というのは加藤先生にいろいろ分析していただいておりますし、ターゲットが絞れてきていると思いますので、この会議の場で議論を交わして代替案とか、何らかの解決方法をこれから目指していけばいいと思います。この先の資料を先に見ましたけれども、地域公共交通網形成計画のPDCAがありますから、Planをして、実験というのがDo、そしてCheckしていたら課題が出てきた、そして、Actionとして追加調査、改善を通して次のPlanに移るということでだんだん良い形にしていこうということがこの計画の本来の目指すべき姿だと思いますので、早急な判断というよりも課題解決を議論していただいた方がよろしいかなと思いました。

会 長： はい、ありがとうございました。名古屋市さんからご意見をいただいたので愛知県さんはいかがですか。

K委員： いろいろ運賃の問題についてご意見が出ているのは承知しておりますが、運賃の問題についての是非については最終的には認可権限をお持ちなのは運輸局さんであるという中で、今回の社会実験を始めるにあたって一応運輸局さんの方で本省まで確認されて、とりあえずはこれでということで社会実験を開始したという経緯もあるとは思いますが。あと、本格運行についてはまだ具体的な中身も煮詰まっていない中でありますので、その中身を踏まえて最終的に運輸局さんが認可できるものかどうかということ判断することになるのかなと思いますので、本格運行の中身を詰めていくその中で運輸局さんの判断を踏まえて、それが不可ということであればその対応を考えるということかなという気もするんですけども。

会 長： ありがとうございます。

C委員： 運輸局さんの認可権者の立場というのがいろいろあるようですが、基本的には交通局さんが事業計画の変更認可申請をすればいろんな意見があるんだろうなということは分かっているんですけども、運輸局としては許可せざるを得ない立場ではないんですか。だからできませんということは、どうなんですか。今の許可システムの中では認めざるを得ない状況になるのではないかなと私は思うんですけども、そこら辺はどうなんですかね。少し議論が違うような気がするんですけども。

H委員： 私どもは名古屋空港までについては今回、本省を含めて確認させていただいて、210円での運行可能ということで判断をさせていただきました。その後様々な所で名鉄さんなりあおい交通さんが新たな路線を引かれるということもございますし、その部分については他路線の運賃というのもありますので、民間の事業者さんも含めて先ほどあったような二重運賃三重運賃になるようなことになると住民さんあるいは利用者の方は混乱をきたします。あるところでは例えば100円で乗れる200円で乗れる、あるところでは300円で乗れるとこんなような運賃が発生するとなると、影響が出てくるだろうと思っています。当初名古屋空港までにつきましては、問題はあっても認めざるを得ないということがありました。この後の空港ミュージアムまで来るとそのところは通常の運賃制度に基づいて可能な運賃にさせていただくというようなことになってこようかと思えます。いずれにしても、その地域のところで複数の運賃が発生するのはあまりよろしいことではないと思っておりますので、それについては全体の中で問題点が発生した場合には改善というのも考えていただかなければいけないと思えます。

C委員： 全国的に見ても二重運賃三重運賃になっている地域はあるというふうに認識しているんですけども、それと許可の話というのは違うんじゃないのという気がしてですね、ここで議論することはおそらくは豊山町の住民に方にとっては良い話かもしれませんが、多くは名古屋市民の方の利便性をどうするかということ豊山町さんのこの場で協議することとは何かちょっと違うような気がしてきたものですから、そういったところを踏まえて先々の課題をどうしていくのかということ豊山町さんとしてきちっと整理をしたうえで町としてはこう考えるんだというコミットメントがないとなかなか難しいのかなというのが正直な感想であります。

副会長： 同じような話ばかりいつもしているような気がするのですが、めんどくさいんですけど、改めて言うと二重運賃三重運賃なんて言うのは全く問題なく可能だし、駄目とかいうのも運輸局が言える筋合いじゃないというのが現状の制度です。それから上限認可ですから、この地域では一番上はここまでならいいよという上限まで認可しているので、それより上回るのはできないんですけど、そこから下は何でもできるというのが基本です。地域公共交通会議においては、上限を上回ってもここでOKすれば届出になるということで、より緩和しちゃうというものなんです。なのでそこを出発点にしてほしいと思います。その上でじゃあメチャメチャじゃないかということですが、通常は秩序という話も出てはいるんですけど、秩序も話し合うとカルテルということなので、話し合っただけじゃいけないんですけど、現実的には皆さん上限でやるとか、だいたいこういう相場なのでこういう感じでやっていこうねというふうに揃ってくるというのが多いですよ。多いし、片方が下げたらもう片方が利用が少なくなってしまうので、結局最終的にはあってくるよねというふうになると思えますけれど、豊山町の運賃が現状どうな

っているかという、現状の運賃だって統一されていません。タウンバスは100円均一なわけで、先ほど青山からだ不便だという話が出ましたけれども、青山から北ルートは全部今100円で乗れるわけで、それなのにどうして210円のバスに乗るのか、乗らないと思うんです、青山の中まで入って行って100円だから。だけど市バスがもし入ったら210円で二重運賃だよねと、名鉄バスも違う運賃なので三重だよねとなるんですよね。そこをどうしていったらいいかというのは、J委員もおっしゃった、豊山町としてこの会議で決めて、豊山町内はこういう運賃で行きたいなというイニシアチブを出していかないといけないのかなと思います。

あと、名古屋との関係だと、豊山町だけで名古屋との運賃を話し合っているのかということもありますが、伊藤さんはその代表なんですよ。伊藤さんが来ていただいているのは、名古屋市にそういう会議がないですし、豊山に乗り入れてくる路線を豊山だけで考えるのはまずいので伊藤さんに出てきていただいて、名古屋はこう考えているのでこう配慮してくださいと言っていたのが趣旨なので、伊藤さんにもろ今の話はフィードバックすると。伊藤さんが名古屋市としてはこうしてほしいと言っていたら、尊重するかどうかは知りませんが聞いたことにはなるということなので、この会議としてはそういうことだということになります。

そういうことを言っただけで先に私の考えを言うと、とにかく豊山町内で運賃を一元化してほしいなということが一つあります。現状やはり名鉄とあおいとタウンバスこれでも合っていないので、これを何とかしてほしいなということがあります。で、網形成計画を改訂するということですが、そこに明記してもらいたいなと。そこから始まって、市バスが入ってくるとなったら市バスもそういう運賃でやってもらいたいなというのが基本じゃないのかと。そこをちゃんと一言しないで、これだけは安いからどうだ高いからどうだというのはまずい。つまり、市バスがもし入ってきたときには、タウンバスが100円であって、だけど青山東栄から名古屋空港までは210円であるということこれは二重運賃になるねと、これは困るねと。実は安い安いと言っているけれど、豊山町内だけを見ると高くなるんです。豊山は狭い町なので、狭い町内だけでなら100円でいこうねというポリシーで僕は押していきたいというのが一点。もちろん名鉄さんの路線もありますので、こっちも考えていただきたいなと思っています。

で、そのことと補助はまた別の話になりまして、ただ要請してもやるということになったら名鉄さんが減収だろうと、わかりませんが、ゼロではなく減収はあるでしょうね。そうしたらそこで補助の話が出てくるかもしれない。で、補助をしなければいけないとなったらこれも出来ないねとなれば、書けないということになると思うので、これから網形成計画を改訂する作業をしていくにあたっては、町としてどういう予算が…もちろんタウンバスの運賃も変えていかなければいけない。タウンバスは元々100円なので、タウンバスは上げなければいけないのかもしれない。タウンバスが豊山町内で100円というのが実は無理がある運賃なのかもしれない。150円とかにしないといけないかもしれない。こ

ういう議論をしなければいけないというふうに考えています。

あと、資料3なんですけれど、確かにこの一方の後の文章はとても唐突というか、まず問題となるのは運賃水準の検討が必要とあり、この運賃水準は何の運賃水準かという「何の」を言っていないのは敢えて言っていないんですけど、ただこう見ると、延伸社会実験に関する評価なので、ここで何も書かないということは市バスの運賃水準の検討と読むかなというふうに思いました。僕はそうじゃなく、豊山町内にある全ての路線についての運賃検討というふうに考えたいし、これでそういうふうになったらそう書いてほしいなというのがあります。これはとりもなおさず、豊山町内ではどのバスに乗っても同じ運賃になってほしいという意味で、そういう方針が網形成計画に書けるのであればそうしてほしいということです。あとは、一定の転換が予想され、運賃水準の…という途中の説明が飛んじやっているんですが、結局何でこんな議論をしなければいけないのかというと、一定の転換が起ると名鉄さんとかあおいさんが減便したりとかやめたりとかってことがあり得る。あるいは、もしかすると値下げされるかもしれません。値下げされると経営に影響が及ぶ。これは今までもいろいろなところで繰り返されたこと。でも一方で利用者の皆さんは安い方がいいとか運賃が揃っていた方がいいとかいう話で、正にそれを議論するのが地域公共交通会議なので、ここで名鉄さんとかあおいさんとかを含めて運賃をどうしていったらいいのかという議論をするということを今後やっていくべきだということは、私としてはここに書いてほしいこと。つまり、一方既設バス路線から一定の転換が予想され、それによって既存のバス事業者に対して悪影響が及ぶことも予想される。そのため、町内の全ての路線についての運賃の検討が必要となるという意味で私は捉えていたんですけど、近藤さんは先ほどここを言われましたけれど、そういう感じでいいでしょうか。

B委員： 私の思いよりは一步踏み込んでいて、運賃水準をどうするというより我々は、今運行水準に影響があるからこの会議でやるべきネットワークの維持とか形成みたいなものに対して影響が出るから、豊山町内の今の運行水準に対して、市交通が入った後の運行水準とかどういうサービスを町民に提供していくかというところを決めてそれを維持できるのかどうか、我々としてはお客様が減ってその収入では維持できないということになったらどういうふうにしていただけますかということなんですけれど。

副会長： まあ、そういうことですね。

B委員： そうなんです。運賃格差についてのイメージだったんですけど。

副会長： まあ、運賃が格差があることであるいはもともと運賃が低い額なのか高い額なのかによってサービスをどれだけ提供すべきかというのも変わるので、結局網形成計画でそれをやることなので、豊山町にとってどういう路線が良いのか、そ

れはどういう運賃でやるべきか、それと実際の運行計画に見合わなかったら補助しなければいけないということで、当然補助については町の方で考えていただくわけですが、その帳尻合わせを全体にやるとこういう路線になるということをやっつけていかなければいけない中で、市バスの乗り入れも考えなければいけないよということはこの一番最後で言いたいということなので、そう読めなければもうちょっと考えなければいけません。一番大事なのはさっき言ったことかなど。運賃水準と言った時に「何の」を書いていないので、タウンバスでもなさそうですよね。これは、確かに。だから町内の各路線のということにならざるを得ないかなということなんです。私のほうのレポートにもそう書いているんですけれど、あくまでもアンケートでは市バスの運賃がこうなったらと言っているんですけれど、市バスの運賃を上げるのか他のバスの運賃を下げるのかということは差でみると同じことなので、ただアンケートでは市バスの運賃で書いた方がわかりやすいのでそうしましたけれど、最後の結論は運賃格差を軽減する必要があるというふうに言っていて、市バス運賃をどうするかについては言っていないということだと思っております。そこはやっていかないと、秩序だとかはありますけど、豊山町内の公共交通を使いやすく皆さんに使っていただくにはどうしたらよいかということがこの会議のミッションなので、それに対してとても悪い影響が及ぶので、ここはまじめに考えようねという結論でいいんじゃないかなと思います。ちなみに一番最後の評価のところには空白になっていますが、これは何人の方からもご指摘のあったように、この会議は利害関係者が勢ぞろいしているので、この中にはもちろん高木さんなんかからすれば豊山町としては○だけど交通局としては×だよということがあるので、そういう意味で各項目は豊山町的な発想で付けましたけれど、総合評価のところは重い、結局これだけ見ただけで豊山町はやるんだとかやらないとかなっちゃうので、この会議で決めることではないと思うので、ここは入れることが困難かなど。やはり入れようとすると運賃水準の検討をやらないと困難かなということでもいいのかなどと思っております。

すみません私も思い付きで喋っているのですが、もしかしたら変なことを言っているかもしれませんが、事務局がすごい渋い顔をしています、そう思っています。

会 長： はい、ありがとうございます。

事務局（理事）： 事務局の方からフォローみたいな形になりますが、ご意見を承りまして最後の総合評価のところに加藤先生がいみじくもおっしゃっていただいたんですが、運賃水準の検討が必要となるというのは敢えて入れませんでした。当然のことながら、豊山町は町内全部のネットワークを今回調査しております。要は、町内全体のバスネットワークを視野に入れて考えているのは当たり前なことだということで入れていないだけでございます。市バスだったら市バスだけの調査をすれば良いのを、豊山町ではバスネットワークの調査をしております。当然のことだと思って入れておりませんでした。

副会長： 確かに延伸社会実験に係る評価なので、結果として市バスがどうだったかという評価だけじゃなくて、評価の全体は他の路線も調査した結果なので、ここで運賃水準と言っているのは別に市バスのことだけじゃないよということと言える。もちろん通常考えられるのは運賃をそんなに簡単に変えられるのかといったら、タウンバスは補助を増やせば下げられるし、タウンバスだけは町の裁量でできるけど、他のところはできなくて、ここでも調整しながら水面下でもいろんなことを考えてやっていくものなので、そうすると事業者さんとしてはできないだろうということ、これはタウンバスのことだけのように思われるかもしれませんが、これは明文化した方がいいでしょうか。やはりそこが大事なのであれば。

事務局（理事）： もし委員の皆さんがそれが必要だというのであれば、町内各バス路線というような表現とかがあるかと思っております。

副会長： もちろんうちの運賃なんかは絶対変えないんだというのであったら、書いておくのはまずいのかもしませんが。

B委員： 何のためにその運賃水準の検討というのが、一番最初に指摘させていただいたように、結局それは今の運行水準を維持したいのか、何のために、町内のネットワークを維持するため、現行の運賃水準を維持するために町内交通の運賃水準の検討が必要なのか、私がこのつなぎ方だけを見ていると唐突だなと思ったのがそこなんですよ。

事務局（理事）： 豊山町の地域公共交通会議は、豊山町内を訪れる方や豊山町民の公共交通の利便性を高める視点でございます。そういった観点から全て考えております。

B委員： 現行水準の維持がまず前提にあるという意味ですか。

事務局（理事）： 利便性の向上と考えております。これから先、世の中もどんどん変わります。町内も当然交通流動が変わってくると思います。機関分担も変わるかもしれません。そういったことを踏まえて豊山町民それから訪れる方も含めて公共交通の利便性を高めるという視点で考えていきたい。運賃だけではないと思いますし、ダイヤ本数といったことも当然事業者さんの思いでやられていることですので、そういうことも含めて豊山町としての考えは豊山町民、訪れる方の利便性を向上させていきたいという思いです。

B委員： そうすると運賃水準という話はどう繋がってくるんですか。安けりゃいいって話ですか。

事務局（理事）： 要は安全運行、安定運行が図れるということがございます。ですので

そんな単純な話ではないと考えてございます。

副会長： 運賃が変われば利用状況が変わるので、経営とかにも影響が及ぶし、そういうことも考えなければいけないし一方で本数をどうするかとか安い方が乗るよとかいろんな事の中で考えなければいけないと。

B委員： 何を足すとかおっしゃったのかなと。今の話はここに何を加えるという話を…。

事務局（理事）： 事務局では今の文書の中で完結していると考えて今の案を出しております。

B委員： この文章でいいかという話ですか。

事務局（理事）： いや、評価です。今やっているのは豊山町地域公共交通会議として社会実験に関しての評価を行っております。当然事務局はこれが良いと思ってお出ししておりますので、委員の皆様方のご意見を踏まえてまた整理することになるかと思っています。

副会長： B委員が言いたいのは、なんで一定の転換が予想されると運賃の転換が必要となるのか、そこを説明してくれないといけないと言っているんですよ。そこが繋がらない。私が言ったのは、一定の転換をすると今の水準が維持できなくなる可能性がある、まあ悪影響があると言いましたけど。だから運賃水準の検討が必要となる、なおかつ運賃水準の検討は事務局からは自明ということでしたけど、町内の全ての路線についてのと言ったほうがいいんじゃないかと提案しました。B委員はそういう言い方ではなくて、ネットワークの維持でしたっけ。

B委員： 一定の影響が予想されるというところは良いんで、何のために運賃を触りたいのかという今今の運行水準をある程度維持するため、まあ利便性の向上なのか維持なのかわかりませんが、そのために一定の転換を最低限にするために運賃なんかはきちっと調整…調整ではいけません、そういうことを言いたいのか、何のためにというところが今一つピンと来なくて。便利なものに移動するのは当たり前前の話だし、新しい交通機関が入ればそこにもものが逃げていくのは当たり前前の話なので。

事務局（理事）： 委員でない立場でどの程度話していいかということもありますけれど、事務局が作った意図ということでご説明いたします。豊山町から名古屋大学へ受託研究という形で調査いただき、ここに報告が出ております。既設バス路線から一定の転換が予想され、最終的には市交通さんの判断になりますので、運行云々というのは、あくまで豊山町としての考えの整理でございます。既設バス路線から一定の転換が予想されますが、これがバスネットワーク全体に影響を与えて、

サービス水準が低下するとか撤退、減便などが起こることは、豊山町としては当然望んでいないわけです。ただ、豊山町が何故市バスの社会実験を行ったのか、これは県をはじめ7団体要望を行ったことでもありますけれど、豊山町としてはこの地域の公共交通需要が伸びると考えております。伸びるから新しい路線を入れてほしいとそういうお願いをしたわけです。これを県や経済界を含めてやったわけです。ですから当然需要全体のパイが伸びる、更に公共交通の利便性が高まることによって機関分担、車やなんかからの転換も望めるだろうということです。それは豊山町にとって望ましいことだからと思っています。ただそれが上手くいくかどうかはもちろんわかりません。本当に運行がされて上手くいくかどうか見守っていかなければいけない。加藤先生にきちっと検証していただいております。実際にはどうかわからない。世の中の現状等を踏まえながら運賃水準を考えていかなければならない可能性があるということです。あくまで可能性のことを言っているわけで、これは書かなくても当たり前と考えております。公共交通会議に提出する案としては、それを踏まえて総合評価として書かさせていただきました。これが事務局としてこういう表現で入れた理由です。

A委員： まあいろいろ運賃問題があるということですよ。乗られる方にとって運賃って大事ですから、それをないがしろにして話していくのもおかしいし我々の事業者にとってもそれが収益になるから重要なので、運賃をさておいてという議論はちょっと難しいので、運賃に対しての問題を多々含んでいるということですよ。ということで良いんじゃないですか、これで。

会 長： では一定のご意見をいただきましたので、評価をさせていただかなければいけないということですが。

事務局（係長）： 今の話ですと事務局としては今の各論から来て最後の総合評価の今空欄になっているところは、○ぐらいかなと考えているんですが、この欄自体をなくした方がいいという話もありましたので、事務局としては○でいきたいという思いはあるんですが、そのあたりについてはご意見を伺いたいと思います。

A委員： ○とした意味がこういうようなまとめになったというのであれば○でもOKだと思うんですけども、こういう意見になったんですよという意味の○であれば納得しますけれども。○というのは普通ですよ。というまとめは良いですよと了解していますけれども、運賃問題が出てくるだろうというようなまとめになったとしたら、何に対して○なんですかという…。

J委員： 今○を付けるかどうかという話もありますが、表自体も上段から総合評価は切り離されていますし、上の表の評価を引き継いでいるわけでもないですし、個々の○とか×とか△とかの意味と総合評価としての意味はかなり違うと思います。だから定義し直してしまうか、むしろ最終的な評価が言葉っていう場合もありま

す。そういう意味ではあまり記号に頼らずに、この欄は捨てて言葉の方でちゃんと言われた方がいいと思います。今の議論を踏まえると単に一つの記号で表すという簡単な話ではなさそうなので、課題があるのかまだ検討すべき余地があるのかということがわかるように、この文章の中で表し、それが総合的な評価だと言われた方がよろしいのではないかと思います。

事務局（係長）： この欄自体をなくすというご意見をいただいたのですが、そういう方向でご意見がありましたらまたいただきたいんですが。

委員： （異議なし）

会長： では評価のところは今回なくさせていただいて、文章の方で進めていきたいと思っております。ご意見をいただきありがとうございます。ではその他に進めさせていただきます。

（その他）

会長： その他（１）とよやまタウンバス北ルートの変更後及び地域公共交通網形成計画の一部改訂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でしょうか。

J委員： ２番の見直し内容の４番目の社会実験の評価を踏まえて、事業者への要望等の検討というのは、先程の議論からすると、ちょっと拙速感がありますので、先程の議論を踏まえた形に変えていただいた方がよろしいかと思います。

会長： はい、わかりました。では、その他（１）を終わりにして、今後、ご意見等ございましたら事務局までご連絡願いたいと思います。

その他、本日の議題に関連することで、委員の皆様から何かありますでしょうか。

A委員： よろしいですか。１１月２０日からですね、あの、時刻表をお持ちしましたけれど、豊山町さん、大変喜んでいただけたらと思って、思い切って作っておりますけれども、名古屋空港から栄まで１日６１便、６時から２２時３０分までですね、６１便作りました。ですので１５分に１本くらいの間隔で、栄とか、まあ、名古屋駅は栄え止まりがありますけれども、６１便はないんですけども、栄や名古屋駅まで豊山町から直ぐに着く、２０分で行けるんですね。あの、これくらい取り

組んでいるんですね、どこにもないような61便という、とんでもない便数を作りましたので、ちょっと宣伝をしておきます。

もう一つ、ちょっと言っておきますと、小牧市さんで、直接には豊山町さんにはないんですけども、小牧市の方も実は、名古屋空港、あいち航空ミュージアムを含めて、行きたいという要望がございまして、路線バスを引くまでの人数は多分ないと思ひまして、デマンド交通的、乗合タクシーというものをですね、名古屋屋空港着便というものをですね、来年2月1日から実証実験運行を半年にわたってやろうと思ひていますので、ちょっと報告を。まあ、小牧市の方をこちらに運ぶ足をちょっと考えているということで、実証実験運行で、デマンド交通的なので、バス停で乗ってもらって、こちらまで1人1,000円ぐらいということを考えております。

副会長 : それって、地域公共交通会議が必要じゃないですか。

A委員 : えー、報告で、実証実験として、小牧市では言っております。若干、着地点があるので、ちょっと報告をしておいてくれということなので、言いました。

副会長 : 協議事項じゃない。

H委員 : 協議事項のような気がしますね。

L委員 : 恐れ入ります。今、お話のあった件ですが、先だって、小牧市の地域公共交通会議を開催させていただいた折に、運輸支局にも確認させていただいた。試行というところで今回は報告でいいと、実際に行うということであれば協議事項だよということをお伺いしましたので、そのように報告させていただきました。

副会長 : 実験だからじゃなくて、21条だからじゃないですか。実験だから報告でいいということは、ないと思いますよ。21条なら報告でいいですが、全く違う話ですね。ただやはり実験であったとしても、報告でいいから報告というのは、ちょっと見識がないというか、それは今回の市バスの実験も同じことで、別に本来この会議での協議がなくてもできたことですが、地域公共交通会議として見ていかなければいけないことだからということで、協議事項にさせていただいたという経緯があるわけで、地域公共交通会議としては、そういう見識を持ってやっていただかないといけないと思いますけどね。僕は豊山町としては協議事項とした方がいいと思います。まあ、小牧市さんは報告でいいということなので、いいんですが。でも、協議は21条については協議確認は不要なので、あくまでも豊山町意思表示にすぎませんけども、協議して否定することはないと思うので、いいことなので、豊山町の地域公共交通会議としては「すごくいいね」ということを僕はちゃんとやった方がいいと思います、僕の勝手な意見ですけども。

B委員： 10月1日から名古屋空港線を開始いたしておりますが、あおいさんは20日ですが、我々は30日のミュージアムのオープンの日、今県営名古屋空港止まりなのをミュージアムまで延伸する予定をしております。まだちょっと、詳細が決まっておりますので、新しいチラシはご勘弁願います。

会 長： はい、それでは事務局から何かありますか。

事務局（係長）： 1点だけ皆様にお願ひがあります。例年、地域公共交通確保維持改善事業の事業評価ということで、11月の終わりごろ、12月の初めに会議で協議いただいているのですが、今年度は、様式をいただくタイミングと会議開催のタイミングが合わなかったものですから、年明けの1月か2月にもう1度会議を開催する予定であります。提出期限とのタイミングがもし合わない場合は、この場で皆様の賛同が得られるのであれば、事務局で案を作成し、郵送・メール等によりご意見をうかがう書面協議の方法で行えればと考えています。いかがでしょうか。ご意見を願ひします。

会 長： よろしいですか。メール、書面等での連絡ということですが。では、この内容で進めさせていただきます。

以上を持ちまして、本日の議事を終わらせていただきます。長時間にわたりご参加いただきましてありがとうございました。委員の皆様には今後ともご協力を賜りますことを願ひ申し上げて、この会議を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

(閉会)

事務局（課長）： ありがとうございます。以上をもちまして、平成29年度第2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。