

平成29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30年2月27日（火）14時00分～16時20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	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
(代理 事務リーダー)	平塚 康男)
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 課長補佐)	松岡 秀弥)
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
(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

(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) 平成29年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価について

- (3) 地域公共交通網形成計画の取組状況について
- (4) 県営名古屋空港への名古屋市バス延伸に関する要請について

協議事項

- (1) タウンバス〔北ルート〕の延伸・ダイヤ改正等（案）について
- (2) 豊山町地域公共交通網形成計画（案）について

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 平成29年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要
- 資料3 地域公共交通網形成計画の取組状況について
- 資料4 タウンバス〔北ルート〕の延伸・ダイヤ改正等(案)について
- 資料5 豊山町地域公共交通網形成計画（案）
豊山町公共交通マップ（平成29年12月25日現在）

6 議事内容

（開 会）

司会（課長）： 定刻より少し早いですが皆さんお揃いですので、平成29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3回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4点と協議事項2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」、「平成29年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価について」、「地域公共交通網形成計画の取組状況について」、「県営名古屋空港への名古屋市バス延伸に関する要請について」であります。

また、協議事項としましては、「タウンバス〔北ルート〕の延伸・ダイヤ改正等（案）について」、「豊山町地域公共交通網形成計画（案）について」であります。特に「タウンバス〔北ルート〕の延伸・ダイヤ改正等（案）」に関しましては、住民の方々の利便性を高め、また、昨年オープンしたあいち航空ミュージア

ムへのアクセス向上を視野に入れた改正を考えております。

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（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、会長よろしく申し上げます。

(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。

A委員： わかれば参考に教えていただきたいんですが、前回の会議と違って今回は名鉄バスさん、あおい交通さんが新しく路線を引かれたデータがあります。ミュージアムの開館と新しい路線の利用状況を含めて、今のところの状況を名鉄さん、あおいさんはどのように把握していますでしょうか。100円にしたというところで前回と変わっていますので、現状の評価はどのようにされているかお聞きできればと思います。

B委員： 栄は思ったより乗っていないなという印象があります。ただ、名古屋空港とミ

ミュージアム関係はミュージアムに行かれる方とF D Aさんに乗られる方がありますので、名鉄さんも運行されまして、10月は影響を受けましたがまた復活してちょっと増ということです。名鉄さんは名古屋駅を出て栄に行って名古屋空港というラインですので、ちょっと違いますね。うちは栄だけなので、栄から名古屋空港という方はうちの会社としては予想するところからだいぶ下回ってしまっていて、必要かなということは少し思いますけれども、まだまだやりかけたばかりなので、まだやり続けようと思っています。

C委員： 今お話のありました県営名古屋空港線は名鉄バスセンターから名古屋市内、伏見、錦通り、栄を経由いたしまして豊山町内に入ります。豊山町社会教育センター、名古屋空港、それからあいち航空ミュージアムの開館に合わせまして11月30日からはミュージアムへの延伸という形を取らせていただいております。正直なところ10月に始まって今のところ当然空港旅客の方もいらっしゃるし、豊山町社会教育センターのところに行きますと三菱重工さんの関連もございます。それから何と言っても大きいのはミュージアムのお客様というところがありまして、正直なところを申し上げますと一概に評価ということはまだ難しいのですが、11月にオープンいたしまして12月には冬休み期間がございました。3月も春休みがございますので、ご利用の状況を見ましてもお子様も乗っていらっしゃるような状況ですから、もう少し静観をしてミュージアム効果が下がってきた段階で数字を照らし合わせていくことになろうかと思っております。ご利用状況といたしましては、名古屋駅…名鉄バスセンターですね、と栄で8割方の乗降を占めているというところでございます。

B委員： ターミナルからあいち航空ミュージアムの間は100円というよりもあいち航空ミュージアムさんが負担するというので駐車場に置いた方とF D Aをご利用の方は無料チケットで乗れるということですので、その他の方は100円なんですけど、ほとんど100円はないということです。無料にするような形でやったという経緯があります。名古屋空港とあいち航空ミュージアムと三菱重工南は同じ位置にあるとして100円ということで運行させていただいておりますけれども、メインは名古屋空港とあいち航空ミュージアム間をまあ、歩いて行けば歩けるんですが、歩くのはちょっと距離があるしお金を払ってもらうのに160円はちょっとというので100円にして、援助していただいて無料化をしたというのが経緯です。

A委員： 利用状況というのは名古屋空港の利用の方と、ミュージアムの利用の方が結構影響があるかなと思いますので、空港の利用者数というのはデータで出ているんですが、もし可能であればミュージアムの利用者数がわかると、もし影響があるとすればそういったことがわかるのではないかと思います。

会 長： その他ございませんでしょうか。ないようですので、次に移ります。報告事項

(2) (3) (4) について、関連がありますので、一括して事務局から報告させます。

事務局 (係長) : (資料 2、3 に基づき説明。報告事項 (4) については、口頭で次のとおり説明。)

「県営名古屋空港への名古屋市バス延伸に関する要請」については、社会実験を1箇月間行い、名古屋大学の加藤先生に受託研究で影響調査を行いました。前回の会議で社会実験に係る豊山町公共交通会議としての評価をしていただきました。その内容は、「社会実験の結果、安全性や交通環境、円滑な利用などに問題がないことが確認されている。路線が定着すれば社会実験時よりも、交通需要の増大が見込まれ将来性はある。新路線の設定により、公共交通アクセスが充実し、全体の公共交通需要の底上げを図ることが可能となる。一方、既設バス路線から一定の転換が予想され、運賃水準の検討が必要となる可能性がある。」と言うものです。この評価を元に豊山町として、名古屋市に対し、県営名古屋空港への名古屋市バスの延伸に関して平成30年2月15日に要請を行いましたことをご報告いたします。

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せんでしょうか。

B委員 : 豊山町が名古屋市に要請するという事は承知しておるんですけども、一つだけ、昨今の事情を皆さんがご存じないかと思ひまして、バス関係者は良く知っていると思ひますけれども、岡山市で両備バスというところがありまして、簡単に説明しますと両備バスは岡山ですごくやっている事業者でして、今まで3割から4割ぐらいが黒字で6割から7割が赤字だと。しかし黒字路線で持って赤字路線を支えて全体を一生懸命やってきました。ところが2月に八晃運輸という事業者が新しく進出して両備運輸さんの黒字路線に100円とか200円、250円とかいう金額でやられたので、運輸局の判断はどんなものかと。3割4割の黒字だから7割を一生懸命支えてきたのに、黒字のところに入ってくるということを知るのは、今までやってきたことは何だったんだということです。実は赤字の31路線を2月8日に全部廃止するという届け出を出しました。これは今後どういう展開になってくるかわからないんですが、国交省が入ったり加藤先生が入ったりいろいろなことがあります。同じような状況が若干、ここの地区でもあるということをおきたいので申し上げたんですが、我々民間事業者が一生懸命やってきたところを210円に入る。しかもそれが公営交通であるということで、豊山町が要請されることについては何らあれなんですけれど、名古屋市営さんと運輸局さんが運賃問題も含めて慎重に対応していただきたいというのが私からの要望です。そういう事案がこの6カ月内にどういう調整をされるのかわかりませんが、岡山ではこの件で大変な問題になっておりますので、運輸局さんと名古屋市営さん、しかも公営バスという立場ですので充分検討していただきたいということで終わります。

A委員 : 2月15日に町長から名古屋市長河村たかしと議長あてに要望をいただいております。

ります。その経緯を説明させていただきたいのですが、まず、要請される前の1月に町長に交通局長へお越しいただきまして、いろいろお話したという経緯がございます。その際、本格実施についての要請をしたいというご意向をお話いただきました。要請云々の話は豊山町さんが決めることなのであれなんです、交通局からは本格実施の要請に至ってはまず豊山町地域公共交通会議において、本格実施の要請をするということを事前に言うべきではないかと申し上げました。報告していただいて、皆さんの一定のご理解をいただいた中で要請をしていただきたいとお話しさせていただきました。それは何故かという、交通局としては豊山町内の公共交通ネットワークが今後持続的安定的に維持されることが大切であると考えておりまして、そのためにも市バスの延伸本格実施というのは会議の関係者の皆様の一定のご理解を得ることが大切ではないかと思っております。ですからそういうお願いをさせていただいたものでございます。私どもの議会や委員会を含めてその旨をご説明申し上げている状況でして、そういう手続きを踏んだ後の要請という形でお願いできないかというお話をさせていただきました。ただ、今回会議の前に市長と議会議長あてに要請書が出されたということになったので、交通局としてはお願いしていたような手続きが取られていない中で出されたことについて遺憾に思っています。ただ、それは要請ということですので考えていかなければならないと思っておりますが、仮に要請されたとおりに市バスが豊山町内に延伸するとした場合、料金について交通局としては210円以外の設定というのは不可能であるということが大前提であるということを皆様にご承知置きいただきたい。何故かという今やっているmanacaのシステムは均一料金前提になっている関係上、210円以外の運賃を取ることが相当膨大なお金を必要とするため、豊山町に延伸するためだけにやるのは難しいという現状があります。ですから運賃の話は簡単に折り合うものではありません。その上で仮に210円で延伸するということが可能なのかというところになるんですが、仮にどういう手続きを取ったら可能なんですか。最終的に認可されるのは支局さんですから、国交省さんの見解も含めて教えていただきたい。

D委員： 当初から市バス延伸に関しては問題ないという話をしてきました。ただ、事業者さんとの話だとか既存の事業者の路線の関係等々を考えると公共交通の全体的なネットワークを維持するためにはいかなるものかということも話をさせていただいております。その中で先ほど委員からもお話がありましたが、岡山で同様のケースが出てまいりました。通常対キロ区運賃制度を導入されている事業者さんのところへ、均一性の運賃設定の事業者さんが参入されたものですから、豊山町の状況はこの1年間であおい交通さんあるいは名鉄バスさんのほうでも路線の見直し、新規路線の開拓ということもありまして、全体の状況が変化してきたということもあったものですから、改めて市バスが210円で運行することの検証をさせていただいたところでもあります。その中で運賃料金の上限認可という公示をさせていただいております。対キロ区間の運賃に対して均一性の運賃で参入する場合の上限運賃の換算方法が定まっております。対キロ区間制の基準

賃率に参入エリアの一人平均の乗車キロで算出を下さい、上限運賃を定めなさいということになっております。それをそのまま適用されますと、逆に210円の上限に満たない可能性が出てきたということが今回判明してまいりました。どこを同一の区間とするのかで変わってくるのかもしれませんが、いずれにしてもそういった運賃は問題が発生することが今回改めてわかってきたというところがございます。私どもはあくまで公示運賃に基づいて審査をさせていただきながら適正なものか判断をさせていただくものになりますので、仮に上限運賃に満たないということであればおかしいですねという話になってきますし、他の事業者さんとの絡みもありますので、そういった形で審査をさせていただくということになってこようかと思えます。最終的には会議の場で協議運賃という形で協議をしていただいで合意を図れば可能であるということになるんでしょうけれども、そういった手続きを踏んだ上で審査をしていくということになります。

A委員： 今、上限運賃に満たないんじゃないかという話があったんですが、ここの会議の中で協議運賃という形で合意を図れば210円でもできるという話だと受け止めたのですが、ということは実現しようとするこの会議で協議をして了解を得るということが必要不可欠であるということを確認させていただきたい。今までこの会議の中で民間バス事業者さんの方からいろいろなご意見をいただいたということなので、この会議の中で合意を得るということは難しい話なのかなというのが正直な感想です。ただ、名古屋市に要望書をお持ちいただいた時は、私どもは市長や議長に今までの経緯等を報告しておりまして、豊山町さんは民間事業者はそんなに反対しないみたいなことをおっしゃったと伺ったので、それは本当かなど。どういう趣旨でお話しされたのかわかりませんが、そういうことはお話しされたのでしょうか。私はその時に同席しておりませんのでわかりませんが、もしそのようにお話しされたのであれば違うのではないかと思うので、そういう話があったのかどうかも含めてお答えいただきたい。

B委員： 豊山町さんが要望をされるということは、私どもが今まで言ってきたことと一緒にですけど、それはどうぞという姿勢だったということですね。

A委員： 要はうちの市長や議長が誤解をすることがあるといけないので、言っているんですが、私どもの方から、今までいろいろなご意見をいただいたという経過を説明しているの、それとは違うご理解をされると駄目だという話になるものですからそこは明確にしていきたいと思っています。要請されること自体は豊山町さんの判断なので反対も賛成もないという趣旨で言われたのかもしれませんが、それならそういうことで理解をします。ただ、誤解を与えるようなことになったと聞いたものですから、そこはどうかと思っています。その上で210円で運行するためにはここで協議をしていく必要があると思うので、名鉄バスさんやあおい交通さんのご理解をいただくということが必要であると思えます。

E委員： おそらく他の皆様方は何を議論しているのか全く分からないという状況ではないでしょうか。先ほど委員が言われたことは私が業界新聞を持ってきておりますので、ここに全て書かれております。加藤先生のコメントもございます。で、皆さんにこれを見ていただくのが一番良いと思いますが、先生はそれは駄目ですか。

副会長： 別に、よろしいですよ。

E委員： なんだったらコピーを取るなりして…。一つ上限運賃の話がありましたけれども、民間事業者さんが対キロ区間制の中で運賃を設定する場合には上限運賃という話は出てくるんだろうなと思います。交通局さんは均一制なんですよ。で、名古屋市さんの立場で市外に延伸することを市がお認めになれば上限運賃も何もなく、均一制で越境するのが当たり前であって、それに対してこの会議で良いとか悪いとかいうことは運輸局の判断に影響することはないと理解しておりました。しておりましたということで、ちょっと違うんですが…。

A委員： そうじゃないと思ったのでそれはこの協議会で…。

E委員： それは前回私が質問をさせていただきましたけれども、そういう申請が出てきたら運輸局さんは認めざるを得ないですよということをご確認していただいたんじゃないんですか。

A委員： いや、そうじゃないんじゃないですかと今話をされたとおりですけれど、それは皆さんきちんとお話をして…。

E委員： 私の理解がひょっとしたら違っているのかもしれませんが、もう一度確認をしておく必要があるのではないのかなと思います。それから私が聞きもらったのかもしれませんが、資料2の説明の中で自己評価の概要ということで2月21日に第三者評価委員会が行われているんですが、先ほどご説明されたのはその時の評価のポイントですか。それとも、前回の会議の中での評価のポイントだったんですか。

事務局（係長）： 豊山町は第三者評価委員会対象の公共交通会議になっていなかったものですから、中部運輸局さんが出されている様式を使わせていただいて任意で評価をしたということです。そのあたりの説明を漏らしておりまして申し訳ありません。

E委員： 説明の中ではその時の評価に従って要望したというふうに聞こえたんですが、それは違うんですよ。

事務局（係長）： そうではないです。

A委員： そうすると2月15日と日付が前後するなと思ったものですから、それは違うということですね。

事務局（係長）： はい、そのとおりです。

事務局（理事）： 先ほど委員がおっしゃられました、本町が名古屋市長さんや議長さんに市バスの延伸の要請をした時に状況をしっかり伝えていなかったのではないかと、誤解を受けるような表現があったのではないかとということですが、本町はきちっと今までの経緯を踏まえたうえで正確な情報を市長さんや議長さんにお話ししてございます。これだけは本町としてははっきりとご説明させていただきます。

A委員： 私が聞いたのは、名鉄バスさんやあおい交通さんからいろいろ意見をいただいている中で、延伸について反対しないのではないかとというような趣旨の発言をされたと伺ったのでお聞きしました。要請をすることについて反対しないという趣旨であればそれで結構ですけれども、それを間違えて捉えるといけないと思っております。

事務局（理事）： おっしゃりたいことはわかりました。本町としては正確なことをお話ししてございます。交通局の方ほどなにもお立ち合いがなかったので伝聞だと思っております。直接立ち会ったものとしてきちんとお話をしたことは確認してございます。

A委員： 実際に210円の市バス延伸を実現するためにどのような手法があるかというところをきちんと会議の中で情報共有しておかないと、先ほどの話では協議運賃ということも出ましたから、それは当然この会議にかけるといふふうにならざるを得ないことですから、そういう前提であればこの皆さんが理解できるということが必要です。

B委員： 協議運賃というのはどうもしっくりこないんですけれども、名古屋市営さんおバスの運賃を豊山町の公共交通会議で決めるというのは…。協議運賃は新しくコミュニティバスをどこかの市町村がやる時にその運行にあたって、協議が整えばいくらかでもできるというものですので、名古屋市営さんの運賃をここで決議することはどうなのかと思います。ただ、名古屋市営さんは210円以外の方法はないと言われるので、それを運輸局が今の岡山の事案を含めて全体的な観点から判断していくのではないかと思います、どうもしっくりこない。

A委員： 今の話だと上限運賃に満たないという話もありましたので、認可申請を出しても210円では認められないのかなと思います。

E委員： 上限運賃というのは「進出する事業者さんが対キロ区間制の中で賃率を定める時の上限運賃を定めなさい」なんですよね。それが交通局さんに適用されるか

どうかというのは全く別問題だと私は理解していますが、私の認識が違っていたら訂正させていただきます。

A委員：そこをはっきりしたうえで今後のあり方を考えなければいけないものですから、おさえておきたいと思います。

C委員：均一であるならば上限はと行ったところなんでしょうけれども、仮に均一であれば上限運賃の届け出にはならないという形でもよろしいでしょうか。要は、運賃表等も提出しないと、このエリアは210円ですよということで申請上は済むということでもよろしいでしょうか。

E委員：交通局さんが、エリアを超えた分は対キロでやりますと言えばそれは上限運賃になりますが、それは交通局さんはあり得ないと言っているわけですから。

C委員：実際に今、豊山町の北部市場までが入っています。それをさらにということで、豊山町も含めて210円ですよという、所謂運賃三角表的なものは必要ないんですか。

D委員：必要はあると思います。あくまで協議運賃の認可に関しては様々なパターンがあると思いますが、今回対キロ区間の中に均一の事業者さんが入ってみえる場合にどういった形に運賃の上限を決めるんですかというのが公示の中で決められています。その中でその区間で走っている対キロ区間の事業者の賃率に参入するエリアの平均乗車キロをかけて、それが上限になりますということになっています。そこに当てはまるかどうかという審査をさせていただきます。

C委員：それが先ほどのお話でそこに達しないだろうと。

D委員：可能性が有りますということですね。

C委員：はい、ありがとうございます。

副会長：あまりここで運賃がどうかということを議論していても不毛な気がするのですが、念のためいうと協議運賃の話が出ましたけれども協議運賃というのは私が考えたものなので、考えた人間から言うとコミュニティバスや路線バスは全く関係ないし、法律上もコミュニティバスと路線バスは違いがありませんから、路線バスだから協議運賃ができないというのはありえません。むしろどんどん使ってほしいというのが趣旨です。つまり、公共交通会議は、地域の公共交通は地域の皆さんで決めていこうというものなので、そういうものがなければ国全体の基準でやりますけれど、地域で運賃がいくらということを決めることができるんだったら決めてくださいねという考えです。もちろん強いることはできないとい

うか、例えば名鉄バスさんがこの運賃ではとてもできないと言っているのに100円でやれとかそういうのはありえないということです。これを発議するのは事業者なので、町や私がこの値段にしろと言って、会議で賛成とかいうのはあり得ないことです。発議は名鉄さんやあおい交通さんや交通局さんがやられることです。できない運賃は発議されないんじゃないかなと思います。補助が入れば運賃を下げるができるのでそれでやりますというふうになりますが、と考えてください。

今新聞で配られた例ですと、もともと名鉄さんやあおいさんと同じようなだんだん運賃が上がっていくところで最高が400円になっているところに新しい会社が200円均一でやりたいと申請を出したと。実際は本省でやったんですけど、運輸局に申請をした結果、200円でもできるわけがないということで300円で許可されています。その300円というのは均一制ですが、今、E委員とD委員が議論されていたのはどっちも正しいというか、岡山の場合だと路線電車はあるんだけど都心のエリアとそこから先の郊外のエリアと考えていて、都心は100円で郊外は200円というふうに申請されて、それが300円でやられることになったということです。都心だと今は150円や170円ですが、100円でもできるだろうということで100円としていて、外は300円ぐらいでないとできないんじゃないかということで300円というふうになったということで、エリアをどこで切るかで変わってしまうということですね。たぶん名古屋だと名古屋と豊山で別のエリアで考えなければいけないので、これは支局さんがどう審査されるかということなんですが、通常は今まで名古屋と豊山で今まで全く別の体系にあったので、事業者としては交通局で同じであっても他のところに行った時に名古屋のルールそのままというのはちょっと難しいのかなと思います。そうすると豊山の従来の上限を見ながらということになりますので違ってくるということになるんじゃないかと思いますが、岡山の場合もそのようにやられまして、300円を上限として認可しました。そうすると、この会社は200円でもできると言っていたので、上限が300円なのでうちは250円でやりますというふうにされました。300円を250円ぐらいに下げるのは、特に文句を言われたい。上限が300円というのはそれぐらいでないとトントンにならないのではないかとということで、250円だと赤字になる可能性があります。で、2割ぐらいまではあまり運輸局は言わないんですが、そこから下にしてしまうといろんな難しいことが起こるということで、ぎりぎりのところにされました。例えば交通局さんが豊山ではいくらでできますかという時に、D委員の懸念はもしかすると210円ではなくて180円とか170円とかになるかもしれないということですよね。そうすると210円は不可です。210円だとか230円だとか250円というふうに出たら210円は可です。今出たように、豊山だけだと短い距離で乗る人が少ないので、210円というのは難しいかもしれないなと思います。むしろ名古屋市と同じエリアに入った方が210円だと。そこはちょっとわからないので、後者の方は運輸局さんがどういう審査結果を出すかによるので、結果によっては210円より下の運賃でやってくださいとなるかもしれない

いし、協議運賃はできるんだけど、交通局さんがここに出されてこの会議で承認されないといけないのでこの会議が命運を握るということになります。そういうルールだということをご理解いただきたい。

B委員：　そもそも公営企業と民営企業は全然違うベースでやっていますので、成り立つか成り立たないかは名古屋市さんはあまり考えない立場で、岡山の場合は民営企業同士ですが、これは公営企業ですので岡山のものよりもっともっと民間バス業者に対しては問題になるということです。

副会長：　私は今日長崎から来たんですが、長崎は全く逆で、鹿児島もそうですけど、公営より安い運賃を民間が申請されて今も公営より安く走っています。なので公営か民営かというのは、運賃を運輸局が審査される場合には関係ありません。敢えて言うと公営の場合はいわゆる適正利潤というのがゼロ。民間企業の場合は経費に利潤を足した値を運賃に持って来ることが基本ですけれど、公営の場合には利潤は要らないはずなので、そこはカットされるということです。なので全く同じ経費であれば公営の方が安くなります。今、鹿児島や長崎の場合は人件費等をいろいろ削っているんで利潤を見ても公営より民営の方が安くできるから民営で安く出して長崎では参入をどんどんされています。そういうふうに審査されるので注意していただきたい。

会　長：　はい、ありがとうございました。他にはありませんか。ないようですので次に進めさせていただきます。

(協議事項)

会　長：　次に、協議事項に移ります。(1) タウンバス(北ルート)の延伸・ダイヤ改正等(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でしょうか。

F委員：　エアポートウォークへ青山の方から北ルートが延伸されるということですが、まだ案ということは決定ではないということですか。

事務局(係長)：　そうです。

F委員：　青山はお店がないものですから、是非エアポートウォークへバスを走らせていただくよう強く要望させていただきます。それによって青山の住民がどれだけ助

かるかということは手に取るようにわかっておりますので、決定の方向へ進めていただくようお願いいたします。

E委員： 資料3とも関係するんですが、2ページの今後の予定というところで、30年度からエアポートウォークへの乗り入れを行うため、国や県、関係自治体や関係事業者と協議を行うと記載があるところが、資料4のことであると理解すれば良いでしょうか。そうすると、タウンバスの北ルートというのは以前から利用が減ってきている状況の中で、エアポートウォークへ乗り入れて全体の利用者の底上げを図るという趣旨でしょうか。減便ということもあるようですが、北ルートの全体的な見直しというのは行うのか行わないのかという質問です。

事務局（係長）： これですべて完成ということはないと思っております。今回はエアポートウォークまでだけの延伸ですが、その時々で利用者のニーズも変わってくると思いますので、ルートの見直しは常にしていかなければならないと考えております。

E委員： 私は反対とか云々を言っているわけではなくて、以前から北ルートが減少傾向にある中で、エアポートに延伸するだけで、全体の見直しは本当に必要ないのかなということを訊きたかっただけです。私は賛成とか反対の立場では全くありませんので、地域の方々が良ければそれで良いのではないかという理解です。しかし、以前から北ルートの実績が落ちているのが目に見えている中で、言っちゃなんですけれど、小手先だなという気がしてしょうがなかったのでお聞きしただけです。

B委員： まず、入れることは元々最初からやるべきことで、エアポートウォークへ行きたい人がいるのにやっていなかったわけです。エアポートウォークの店長さんにお聞きしたところ、喜んで入ってもらいたいということでしたので、是非入れていただきたい。また、北ルートは来年に小牧市民病院が新しくなる関係でちょっと入り方が変わりますし、小牧市民病院は人気があるので小さなルート変更をしなければいけないと思っております。

C委員： 先ほど委員の方からもありました青山地区のところにはお店がないということは、かねてからこの会議の場でもそういう話が出ておまして、北ルートについてはエアポートウォークへ乗り入れをということで、地域の方々やエアポートウォーク自体の活性化になりますので非常に良いことだと思います。ただ、私どもがルート再編案の図とダイヤを拝見させていただきましたので、非常に驚きを隠せないと言いますか、びっくりしたという印象です。エアポートウォークに乗り入れるということとはかねてからお話ございましたけれども、西春空港線との重複区間がこれで拡大してきます。以前から伊勢山西と西豊場のわずか1区間の重複はあったのですが、これについては影響は軽微だと捉えておりました。今回ですとエアポートウォークから西豊場までの間の4つの停留所が重複になってきます。

当然町内の運賃は100円です。私どもですと、170円、190円というふうに運賃が異なります。そのあたりは当然協議調整をしてということになってはくるのですが、この短期間でとなると非常に驚きを隠せないというところもございまして、十分に議論をする時間をいただきましたかということが実状です。そのあたりをどのようにお考えになっているかをお聞かせいただければと思います。

事務局（係長）： 北ルートの見直しに関しましては、前回11月の時に路線等はお示しいたしましたが、お話ししてきたつもりでございまして。ただ、時間が少なかつたというのは申し訳ない部分もあると考えています。

C委員： 今回のルート案で行きますと、エアポートウォークから、片道にはなりますが西豊場まで、拠点だけでみると豊山町社会教育センターも含めた私どもの路線の中のエリアとして占めるウェイトも非常に高くなってきます。豊山町社会教育センターとエアポートウォークにつきましては、運賃は私ども100円に変えておりまして、そこについては同じ運賃同士にはなりますが、そこから先は私どもは対キロになりますので運賃が上がってきます。そのあたりについてはどのようにお考えですか。

事務局（係長）： タウンバスを運行開始してから10年以上が経つわけですが、ずっと100円でやっていますので、今後も100円は変更しない考えでございまして。

C委員： まあこうなると元に戻ってしまうんですが、交通局様の210円の件といい、今回のルート再編といい、同じ議論を重ねるようになってしまつて非常に残念だなという気がするの私だけでしょうか。

A委員： 今の話は、レベルは違いますが私どもの話と基本的に中身は同じなので、そのとおりだなと思います。そこは豊山町さんの方で運賃体系についてご検討いただく必要があると思います。あと、ルートの話ですが、エアポートウォークに入っていくというのは、委員さんからのご要望もあつて、住民の皆さんにとって良いことではないかと個人的には思っておりますが、名鉄さんとの兼ね合いは別にしてですね。その趣旨は理解しています。で、もう一つ、小牧市さんからすると空港に入るルートというのはありうるのではないかなと思うのですが、いかがでしょうか。

G委員： 実はこの件に関しましては先だつて豊山町さんにお越しいただきましてご説明を頂戴いたしました。本日この会議でお認めいただけることになりましたら、当市の公共交通会議に諮らせていただくという予定で準備を進めています。内容をお聞きしまして、小牧市民への影響を考えた時にルートの変更は小牧市内ではな

いものの1日あたり2便減便されるという影響は本市としてはデメリットだなと感じております。ただ、豊山町民の小牧市民病院への通院目的での利用が非常に多いということも聞いております。また、小牧市民に関しましては三菱さん等への通勤目的はあるようなんですが、利用は少ないようです。この改正によりまして、小牧市役所や小牧市民病院からエアポートウォークまたはあいち航空ミュージアムに直接行くことが可能となるということは、小牧市民の買い物や観光需要に対する期待がされますので、当市の交通網形成計画における周辺都市の連携する交通体系の構築にもつながるのではないかなと感じております。小牧市民の声としてそんなに多くはないんですが、小牧駅から空港へ繋げてほしいという意見はありました。将来的に近隣との連携という意味では小牧市と豊山町が議論を重ねてそういうルートになると良いなというふうに感じております。

A委員： 今回は別にどうこうしろという気は全くございません。ただ、そういうこともあるのではないかなと思ったものですから。先ほど説明いただいた市バスの延伸では空港というお話だったので、名古屋市から空港へ、小牧市からも空港へというのは趣旨からするとあってもいいのかなと思いました。あと、南ルートについて変更はしないという予定だと思いますけれど、南ルートは名古屋市内から行っているという経緯があり、今と同じ話で北ルート南ルート共に空港には入っていない現状がありますので、どちらも空港に入れば良いのではと思うのですが、それをしないというのは理由があるのですか。民間事業者さんが入っているからという理解で良いのでしょうか。

B委員： それはそうではなくて、名古屋空港へとよやまタウンバスが入ることによって豊山町民はたぶんデメリットを受けると思います。栄へ行くのにぐるっと回って時間をかけていくわけですから。タウンバスは町民のためのバスであって、名古屋空港を利用するためのバスではないということで入っていないんですね。空港に入ったら、名古屋空港を利用するためのバスになってしまう可能性があります。で、時間も取りますし、そういう意味では名古屋空港に入らない方がいいということで、最初の段階でそのように決めたと考えています。

A委員： 社会実験は黒川からさせていただいたんですけれども、タウンバス南ルートも黒川を発着しておりますのでほぼ同じようなルートを通っているような現実がありまして、そことの関係というのは私どものほうに名古屋市から空港へ行って欲しいという要請と南ルートが栄から来ているという現実があるものですから、タウンバスが入れば済むのではという感じがあるものですから、そこを上手く工夫するという手もあるのではないかなと思いました。

副会長： 資料4の話はあくまでも北ルートエアポートウォークに入れるか入れないか、運賃をどうするかという話なので、南の話とかいろいろしだすと混乱するので本当はやめていただきたいのですが、南の話は今委員の方もおっしゃったように青

山地区の皆さんからしたら名古屋へ行きたい人が多いわけなので、非常に支障が大きいわけですね。ですからとても入れられない。人数も少ししか乗れないので、今名古屋空港に入らなくても朝とかで満員の時があるのに、タウンバスが入って空港のお客さんがたくさん乗ったら対応できないということもあって、敢えて入れていないわけです。それは交通局さんから見ると自分たちがやらないのに他人に言うのは何だという話になると思いますが、自分たちでやれないのでお願いしているということです。そういう意味では一貫している。自分たちがやれるのであれば最初から頼んでいないので、やれないことをお願いしているということです。豊山町の立場としてはそうだとことを分かってもらえれば良いです。

それは良いとして北ルートの件はエアポートウォークができる話が出た頃からやらなければいけないという話をしていましたけれども、いろいろあってできなかったことですが、いよいよやらなければいけないということになりました。減便のことも出ましたが、行きたい所へ行けないで便があるより、行きたい所へ行けて便がある方が、ちょっと少なくなるのもやむを得ないということもあります。ただ、個人的には危惧していることがあって、名古屋空港にタウンバスで行く人があまりいないと思われるように、エアポートウォークでもこれを行きも帰りも入れるということですが、どれだけ乗るのかということは実は私も良く分からない面もあります。そのこともあって私は今日エアポートウォークへ行って乗り入れのところも全部見てきて、歩いて来ればいいものを敢えてエアポートウォーク北からあおい交通さんのバスで三菱重工南まで100円を払って乗ったということですが、乗ると歩くのは嫌だなと思ったということです。決して100円払って損したということは思っていないで、100円払わなかったら15分ぐらい歩かなければいけなかったものが、乗ったら1分で着いて100円も全然惜しくなかったと感じました。三菱重工南でこれですから、青山や豊場の西の方だったら100円で行って100円で帰るのは人数的にはそんなに多くないと思いますが、充分あるのかなと思います。皆さんがその便利さを分かってくればと思っています。

ただ、名鉄さんの件は重い話でこれも前に言ったとおり豊山町としては町の中の運賃が決まっていない。ここだけではなくて二重運賃のところも他にもありますよね。でもそれは豊山町から言うと我々が決めたらそのとおりにやってくれるのかという話もあって、本当は網形成計画の豊山町の中はこういう運賃にしようと思わなければいけないが書けないというのがあって、その混乱の中で交通局さんの話が出たし、名古屋や小牧まで行くということでそちらの方の政策とも関係してきました。何かやると必ず今まで走っていなかったところを走るの、他の会社とバッティングして運賃が違ふということが必ず出てきます。ここは何とも言い難いんですが、個人的にはこれからやることはなるべく同じ運賃であってほしいなと考えているので、考えたことの一つはルートの少し変えることができないかということです。例えば、1本手前で曲がっていけないかなということですね。西豊場まで行かないで、41号まで出ないで手前で東へ曲がって、北部市場にも行かないで、別の停留所を立てていけないかなと思っています。北ルートは

小さい車なので、なんとかならないかなと考えています。全く同じ停留所だとバッシングするとまずいだらうと。因みに、伊勢山西は15番という停留所ですが、これは名鉄さんと位置が少し違いますね。公共交通マップを見ても15番は名鉄の停留所はここより西で、タウンバスの停留所は東になっています。なのでこれは名前が違ったほうが良いのかもしれないなと思っています。昔は西豊場は全く同じ位置でしたが、伊勢山西という停留所は違ってまして、名鉄はここよりも西、タウンバスは東で17番に近いところになっています。ですから伊勢山西ではなくて伊勢山にした方が良いのではないかと思います。あと、西豊場のあたりは避けて、今見ると一方通行のところがありますので実はそう簡単でないことがわかりましたが、抜けられなくはない。西豊場の手前で一方通行を左へ曲がって、また一方通行になるんですが左へ曲がって、右へ行くというルートだと回避できて、このルートの中で停留所を1つ置かせていただいて北部市場東も通らないで東へ行くというのが一つの回避策かなと思います。伊勢山西も今言ったように伊勢山にしたらどうなのかなと思っておりました。

それから、実は今日名鉄バスに乗ろうとしていました。名鉄バスは33分、あおい交通は42分となっていて、仕事をしていたら33分になっていたので慌てて42分のものに乗りましたけれど、名鉄バスもエアポートウォーク、中新田、社会教育センター、名古屋空港というのは100円になりました。名鉄でも珍しい区間ですよ。他にありますか。

C委員： たぶんないのでは…。

副会長： 名鉄の100円区間はここしかないという特別待遇になっていますが、社会教育センターからだと西豊場に行こうとすればタウンバスは100円で行けますが名鉄バスだと190円になるということで、二重運賃ですが経路が違っているのでやむを得ないというのと停留所の11番は北の方の11番なのでこの二つが同じ停留所の名前というのも混乱の要因なのでちょっと考えなければいけません。何故こうなっているかという、タウンバスができた時は新しい道路がなく、旧道でしたので商工会のところが今より西側を行って、役場へ行ってから社会教育センターへ行っていたのでこれで良かったのですが、道が切り替わったので、このように一回空港の方へ振って左へ行くことになってしまって、名鉄さんの停留所は後でできたんですよ。それでこういうことになってしまったということです。当然、名鉄さんの停留所は北へは行かないので、ここに置くしかなかった。これは、名鉄さんにも御苦勞いただいて作っていただいた停留所です。いろんな経緯でこうなっているんで、11番は個人的には統一したいなと考えております。これも今言うとややこしいので飛ばしますが、この100円と190円というのは、停留所が北と南で同じ停留所ではないので勘弁してねということだということだと思います。あとは伊勢山の停留所と空港西もあります。空港西は1分どころか30秒のところなので、まあ、乗る人は乗りますけれど…。あと、先日空港から帰る時に名鉄バスに乗りましたが、エアポートウォークから

乗って西豊場で降りた人がいました。この距離だと1キロ以上あるので、乗る人がいますね。このくらいだとちょっと影響があるのかなと思ったので、ここを回避できれば納得いただけると良いなと思っています。あと、今グーグルマップを確認したところ走れそうな感じがしました。

C委員： 今のエリアだけでみますと、1日あたりの利用者は非常に少ない。このお話をいただいて、急遽いろいろ調べはしましたが、日に平均でだいたい5、6人です。この人数だけお聞きになられると少ないじゃないかと思われると思います。ただ、それを1年に換算して170円だったり190円に換算しますと、その部分が私たち路線バスの事業者の積み重ねの部分のいわゆる運賃収入となりますので、5、6人だからといって、そこをわかりましたというのはちょっと…というところがあります。それは今先生がおっしゃられたことがまさしくそのとおりだと思います。

副会長： 今の話だと年間1万円ぐらいですか。

C委員： まあ、金額からするとそうなんでしょうけど。

副会長： いや、でもそれもおっしゃるとおりです。今、豊山町でこれが認められたら、そこらじゅう皆やると言われたら、それぞれで1万なら何百万とか何千万とかになってくるので、そう簡単には言えないと思います。これこそ認可運賃ですから、国としてはこれで良いと言っているのに下げるという話になったとして本当に良いのかということです。

C委員： 今の話で言えば確かに影響度は軽微かもしれませんが仮に少しづつ北ルートのお客さんが増えてきたら豊山町さんにとっては非常に良いことかもしれません。逆に私どものほうが減ってきましたとなり、そこからちょっと見直しましょうかとなると今度は町全体の交通が逆に下がってしまう方向になるのは私どもも避けたいという思いはありますので、是非ここは慎重に皆さんにお話しいただければと思います。もう一つ空港西は新設になりますけれど、そこは道路管理者さんや公安さんと調整済みということですのでよろしいでしょうか。

事務局（係長）： 県道になりますので、県の担当の方とこういうことを考えているというお話はしたんですが、申請とか許可という話にはなっていません。事前の調整をただけでございます。警察の方にも現場は見ていただいております。

H委員： 伊勢山西も作ってほしいです。荷物を持っていると近くてもやっぱり乗りたいです。

会 長： 今いろいろご意見をいただきました。この付議事項として案を出させていただきます。

きましたが、この内容でよろしいと判断していただけますでしょうか。

C委員： これでもし決まるとなれば、私どもは会議を尊重させていただいてわかりましたという話になるんでしょうけれども、ただちょっとというところであります。それだけご理解いただきたい。

D委員： 私どもの立場として全体の合意形成が基本的には必要となってくると思いますので、事業者さんが今懸念を持っているということに関して全面的に賛成しますというのはなかなか厳しいものがあります。十分に事業者さんとの調整なり合意形成があれば利用者さんも利用していただけて利便性も上がりますのでそこはよろしいかと思うんですが、事業者さんとの調整はなかなか難しいので手を挙げてというのは難しい所があります。

副会長： これはb o o nから来た時にも入って、出るときにも入るんですけれど、出るときだけ入ることにするのは可能ですかという話です。青山から来る時に入れば、西豊場の問題が生じます。出るときは西豊場から逆回りするんですが帰りは行かないので空港西だけの問題になります。ですから、それでやってみるのも手かなと思います。その弱点は、このくるっと回るところは片道しか行けないということです。それが困るので2回入る。2回入るので減便せざるを得ないということなんです。私もこれに限らず全員が納得した方が良いと思います。あとさっき1万円と言いましたが、350×300なので10万ですね。失礼しました。やはり影響があれば何か考えるということですね。本当はさっき言ったように運賃が同じ方が良いので、運賃が名鉄さんも100円になるようにするにはどうしたらよいかということですね。その時に、無条件と言ったら全部やらなければいけなくなるので、当然補助だとかそういう世界にならざるを得ないです。実際西豊場で降りる人がいたので、エアポートウォークから仕事で帰る人ですかね。

C委員： たぶんそうだと思います。エアポートウォークへお勤めの方、空港管理の方だと思います。

副会長： ただその時間はタウンバスが走っていない時間なので、走っていない時は170円で走っている時は100円かというふうになるので、本当は他も含めてなるべく同じところは同じ運賃でやってほしいなと思っているわけです。本当は調整しておいてほしかった。調整しないで出てくるのは困ります。

I委員： もともと名古屋市さんの運賃問題が今回ここに出てきていろいろと悩ましい話がある中で、個人的には住民からの要望というのは理解はできます。ただ、運賃問題という話から考えると名鉄さんが言われたような話もあるので、このタイミングで決を採りましようと言った時に100%賛成にという形では手が上がらないというのが今の現状です。皆さん賛否いかがですかと言った時にうちの方で

は個人的には反対ですという意見を持ちます。ですから、決の取り方も難しい問題かと思います。

副会長 : これは4月にやりたいんでしたっけ。

事務局(係長): そうですね。

副会長 : もう今日じゃないといけない。

B委員: 1か月前に申請を出さなければいけないので。今日が最終日です。

副会長: 例えば、暫定というのがありますか。1年間やって1年後に確認してというのがありますか。

C委員: ちょっとこの場で回答は…。いったん持ち帰らせていただいて社内で協議しないと。

副会長: 時々そういうことはありますよね。運賃はやってみないとわからないところもあるので、やってみてどういう影響が出るかを確認すると。

C委員: この4月から、北ルートを試行運行するというふうに捉えるということですか。

副会長 : そうですね。

C委員: で、お互いに成果を見るということですね。

副会長 : 1年と掴みで言っちゃったので、半年とかでもいいですが。永遠にとすると言いづらいかもしれませんから、例えばそういう手もあるということです。エアポートウォークにどれくらい行かれるかもまだわからないので、やってみたいというのはもちろんあるし、実際に喜ばれる方は多いと思うので是非早くやりたい。ただ運賃のことは調整が上手く出来ていないこともあるので試行でやってみると。試行だと許可としては変わらないですけどね。この会議としての試行です。

事務局(理事): 委員の皆様方から様々なご意見がありましたけれど、すぐにご納得いただけないというお話もございます。豊山町としては、タウンバスを豊山町内均一100円で長年にわたり運行しておりました。これを今回、青山地区の方のご要望を踏まえてエアポートウォークへ乗り入れるわけです。本町内は非常に狭い町域でございますので、どこを通ろうが必ず名鉄バスやおおい交通の路線に当たってしまいます。そういった中で、町内の公共交通の利便性を高めるという施策のために今回考えたものであります。料金については、これまでの利用者にご不

便をかけないということで100円均一で何とかやっていきたいと思っています。ルートについても既に申し上げておりますが青山地区と商業施設を結ぶ、航空館boonとあいち航空ミュージアムを結ぶというきっかけを基に考えたものです。町内にとって大切な名鉄さんの路線バスに対してどうしようとは全く考えてございません。町としてはより一層公共交通の利用促進を図っていく立場だと考えてございます。なんとかご理解をいただいて、もしも今日ただちにご賛同いただけないというのであれば、副会長にご提案いただいた1年間の試行ということで認可自体は同じかもしれませんが、この公共交通会議の議事録に残す形で1年間やってデータを見ていくという形で運行していきたいと考えております。先ほど委員からご提案がありましたように、タウンバスを取り巻く状況がいろいろと変わってきましたので、見直していかなければいけないのは当然です。不断に役場担当がデータを見ながら考えております。そういったことを踏まえて1年間試行させていただければと思っています。

会 長： ただいま事務局のから提案がございました。1年間試行で運行を見守るという判断でどうかという話がありましたが、それを踏まえて委員の皆様にご意見を聞きまして採決を採りたいと思っています。

副会長： 確認ですが、エアポートウォークのバス停は名鉄バスと違う場所ですね。

事務局（理事）： 違います。

副会長： 今日見てきましたが、奥の方になるんですね。

事務局（係長）： はい、そうです。

会 長： 今の内容でどうでしょうか。

C委員： やはり、今ここでというのは…。先ほども申し上げましたが、あくまでも決定には従います。しかし、資料4に対して、委員の皆様からご意見をいただくことを含めた準備期間があまりにも短いと思います。

F委員： 委員の皆様をお願いしたいです。青山住民として、是非決定に運んでいただきますよう、ご協力のほどよろしく願いいたします。

会 長： では、今ご提案のありました試行という形で1年間進めさせていただきたいというふうに思っておりますけれども、それで合意していただけますでしょうか。

E委員： 交通局さんとの関係をもう一度整理していただく必要があるのではないのでしょうか。こっちが良くてあっちがだめという理屈は難しいような気がします。そこ

を踏まえて皆様方にご判断いただくということではないかと思えます。

副会長：もし1年試行するとして、運賃を豊山町の中でどう体系化するかとか、併せて路線をどうするかとか、今の車ではなくもう少し大きい車にして名古屋空港まで入れるとか、そういう議論が出る可能性があります。あるいは小牧市のことだって出るかもしれません。その場合は小牧市さんからお金を取らなければいけません。そういうことも1年検討して、今回網計画の時点修正なので、結構大きい幅の見直しを32年度にやる中で試行運行の評価も行うとか、運賃を明確にするということもやらなければいけない。これは、この運行をやるかやらないか関係なくやらなければならないことですが。別に交通局のことに矛盾しているわけではなくて、運賃はなるべく一元化していきたいというのが元々あるので、その中で豊山町の中だけで考えたら狭いので100円が良いというのはおぼろげに昔から言っていることです。今回、エアポートウォークとミュージアムと名古屋空港の間が100円になり、社会教育センターも100円になったというのは、その第一歩と考えられるので、もちろんそれをさらに広げると減収等も生じるので大変なことです。条件として必ずそれをやるということにしたほうがいいのかと思いました。それは名鉄さんとか交通局さんもそれでいいですね。

A委員：名鉄さんも言われて本質的には同じことだと思いますが、統一的な料金というのは難しいなと思えます。私どもは210円しかできないと先ほど申し上げましたが…。うちはともかくとして名鉄さんがやられるとすれば、補助の話とか豊山町さんはどういうふうにか考えるのかという話になってきますので、そういう前提を検討するのであれば私どもは何も言うことはありません。

副会長：運賃はここでできますが、事業者が実績を下げることはよほどそれによって良いことがなければ補助とかそういうのでないとできないので、それ前提になってくることは間違いないです。やっぱり一番きれいなのは同一区間同一地区同一運賃であることは間違いない。豊山町は狭い狭いと言っていてそんなに狭い中で運賃が何種類もあるのは変なので、なるべく頑張っってそれをやりましょうということです。あおいさんは豊山幸田もありますので。豊山幸田は160円ですよ。

C委員：あくまでも1年試行というのは、会議で新たに出てきたご提案でございますので、先ほども申しましたとおり決定には従いますが、社に持ち帰って再度社内でも検討しなければいけないのでご承知置きいただければと思います。

副会長：例えば今ここで可になったとして持ち帰って検討するというのは、何の検討になりますか。

C委員：結果として1年試行になりますと、私どもとしてはそれについて検証をしなければなりません。それによって来年度以降どうするか、ということになります。

副会長： 1年試行するといったときに、本格にするにはどうしたら良いかということは何も考えずに言っているので、ここは大きな問題です。そこをしっかりと議論して、そこが上手くいかないのであれば続けられないか続けるが賛成できないという考えですかね。

C委員： まあ、私どもとしてはそういう立場ですね。

副会長： だけどそうならないように考えていただいて、次回そこを議論するというのもやらなければいけないということでしょうか。

ちょっとやってみないとわからないですね。継続条件をきちんと考えましょう。

C委員： 私どもと豊山町さんの方でそのあたりを再度…。かつ社内的なものもありますので。

会 長： では、ご意見も出揃いましたのでとりあえず1年試行ということで合意をさせていただきたいと思いますがよろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

では次に、協議事項（2）に移ります。（2）豊山町地域公共交通網形成計画（案）について事務局から説明させます。

事務局（係長）： （資料5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。

E委員： これは今日でこの内容にしますということの決定になるのでしょうか。

事務局（理事）： 網計画の策定権者は豊山町でございます。最初の時もありましたように、地域公共交通会議の協議を経て町が策定したものになります。今回は3年目の中間見直しということでフレームは一切変えずに時点修正を行うもので、ご意見を伺ったうえで豊山町の方で検討していくことになります。

E委員： これは豊山町さんだったかと思いますが、タクシーの高齢者免許返納割引をおやりになったというメモを見た経緯がありまして、それは事実でしょうか。

事務局（係長）： 高齢福祉を所管する課で来年度予算化をしております。

E委員： それは非常に良い話で、まさしくここへ載せる話ではないのかと思うんですが、どういうふうに扱ったらよろしいんですかね。

J 委員： 来年度の予算で計上させていただいておりました、高齢者の事故が最近多いということで免許を返納された方に1回限りですがタウンバスの回数券かタクシーチケットを配布するという形で進めさせていただいております。予算を持っておりまは福祉の方であると申し上げましたが、交通防災の関係で予算をあげさせていただいております。

事務局（係長）： ここでの議論を経て豊山町で決定しますので、3月末に発行ということになれば議決も経ていきますのでそういった表現に改められます。進捗状況によって、途中であれば検討中にするとかそういった表現について会長や副会長と相談しながら決めていきたいんですが、最終的には載せていきたいと思ひます。いかがでしょうか。

E 委員： 予算は議会の関係が絡んでくるので、今すぐにとは言ひませんが、そこは会長副会長一任ということによろしいかなと思ひます。

副会長： できるだけ良いことは載せる…載せるというか位置付けるということなので、良いものはどんどん盛った方が良く思ひます。

会 長： 他にご意見はよろしいでしょうか。

副会長： 先ほど36ページの北ルートのは、試行であるということを書き加えるということによろしいですね。なので、ここに計画として書けば皆さんにも明確なので、試行して次年度どうするかを再び会議で検討することを明記するということが良いです。

事務局（係長）： 何箇所か北ルートの見直しのことが出てきますので、全て今回の会議を反映した形に直していきたいと考えております。

副会長： それについては一任という形でお願ひします。

会 長： 他はよろしいでしょうか。それでは、豊山町地域公共交通網形成計画（案）については、委員の皆様からのご意見を踏まえ、事務局にて修正するということが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。以上で協議事項を終わります。

（その他）

会 長： 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

か。

C委員： 資料3の中に3月17日18日に栄でのイベント「旅まつり名古屋2018」にてPRとありますが、豊山町さん単独でやられるものですか。

事務局（係長）： いえ、違います。名古屋商工会議所や愛知県、観光関係者が集まって行うイベントですので、一ブースに町のパンフレットや公共交通マップ等を置かせていただいてPRするもので、町単独の事業ではありません。

会 長： 他にはありませんか。ないようですので、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。

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。

（閉会）

事務局（課長）： ありがとうございました。以上をもちまして、平成29年度第3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。