

令和5年度第3回 名古屋市地域公共交通協議会地域公共交通部会 議事概要

日時：令和6年3月26日（水）15:00～16:00

場所：愛知県産業労働センター（ウインクあいち）

会議次第

1. 開会
2. 議題
 - ・ 報告事項
 - （1）千種 mobi の運行に関する協議 資料1
3. その他

―配布資料―

出席者名簿

配席図

資料1 千種 mobi 状況報告

議事概要：

◆千種 mobi 状況報告 **資料 1**

- Community ・資料に基づき説明
- Mobility
- 松本会長 ・ご質問、ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。
- 橋井委員 ・障害者の立場で言うと、高齢者に限っていて、障害者の利用についてどのように考えているのか。
- Community ・現時点では 21 条の実証実験という形で対応しているため、全ての障害者に対しての
Mobility 対応は出来ていない認識でいる。来年度以降、千種 mobi が本格的に地域の交通サービスとして定着していくかどうか、車両の関係やドライバーのサービスなどの調整が必要であるため、運行会社と検討していく。
- 橋井委員 ・他の地区でも同じように障害者の方の利用について、難しいサービスになっているのではないかという意見をいただいている。
- 橋井委員 ・例えば、事前予約サービスを考えている。基本的にその場で呼び、すぐ乗って行くサービスであるが、事前予約をすることで障害者をお迎えする UD 車両の運行を検討していきたい。
- 橋井委員 ・高齢者に行っているスマホ教室等をなぜ障害者に行わないのか。
- 橋井委員 ・資料を見ていると障害者を最初から除外しているようにみえ、障害者のことも配慮して考える必要がある。
- 松本会長 ・先ほどの回答で、今後実証実験を踏まえながら、障害者の方々に対する対応について検討しているという回答がありましたのでお願いしたい。
- 松本会長 ・市の福祉政策としても、様々なことをやられていると思うので、そことの兼ね合いについても気を付けなければいけない。市の政策の邪魔になってもいけないし、不足してもいけない。全部 mobi で行う必要はなく、役割分担を上手く行う必要がある。
- 松本会長 ・障害の程度によって、mobi で対応できること、対応できないことがあるので検討いただきたい。
- 世良委員 ・P12 の右のグラフと P23 の左のグラフにおいて 10 代の割合が大幅に違うがなぜか。
- 松本会長 ・P12 は、千種の mobi であり、P23 は、mobi 全エリアの集計。
- 世良委員 ・P12 の年齢割合では 20 代の方が多く、P19 では通学が少ないように感じる。データの読み方について説明してほしい。
- 松本会長 ・P19 の外食や習い事は、スポンサーや法人契約という理解で良いか。
- 松本会長 年齢との関係という意味でどのような利用が多いか説明をお願いします。
- Community ・アンケートの取り方として、年齢は登録されているデータによるもので、任意の登録情報のため偏りが生じている。ただ、松本会長から話があった通り、法人での利用が 38%ということで多い状況にある。
- Mobility

- ・ 20 代、40 代の利用があれば、送迎などが伸びる可能性があるため、詳細に分析する必要がある。
- 松本会長
- ・ 千種区ならではの特徴的な利用方法になっている可能性もある。
 - ・ 高齢者の利用が少ないため、今回の提案をいただいているところである。
- 浅野臨時委員
- ・ どのような利用が多いのか、事前予約を含め確認をしたが、市内の病院に週 1 から 2 回行く利用、通勤で 1 回利用されることが多いと聞いている。同じ時間に同じルートであり、事前予約を毎日行う必要がある。
 - ・ 運賃を 300 円としているが、週に 2 回だと月に 8 回、5000 円を 16 で割ると 312 円。市バス料金 210 円より少し高く、通勤の場合だと月に 22 日、44 回。5000 円を 44 で割ると 113 円。片道のみだと 227 円。利用者からすると、安いわけでもない。
- Community
Mobility
- ・ 事前予約に関しては、運行効率を考えると車をおさえられてしまい、他の利用者の予約を取るためには、台数を増やす必要がある。事前予約を導入する際には、詳細にどの時間帯、どの方向に行くのか検討しなければ、上手く行かない可能性がある。現状でも、電話による予約は可能である。
 - ・ 運賃に関して、大阪エリアでは当初 300 円で始め 1 回 500 円に値上げさせていただいている。これにより、利用者は 2 割程度減少したが、収入は増加した。特定の時間の利用が減少したため、効率よく車を回すことが可能となった。
 - ・ このようなことを行うことで、需要と価格のコントロールをして行くことに交通事業者として興味はあるが、公共交通としての役割を担うことを考えると、それだけでは難しいと思っている。
- 松本会長
- ・ 事前予約は、難しく、運賃に関しては、需要のコントロールが 1 つの手段でもある。タクシーに受け入れが嫌がられがちな短い距離に関して、その距離が mobi の役割ならば、長い距離についてタクシーを利用してもらうこともありかもしれない。
 - ・ 事前予約をした場合、フィードバックの仕組みはないのか。
- Community
Mobility
- ・ 幅を持たせた予約となっていて、正確に何分というサービスではない。
- 松本会長
- ・ 幅を持たせた場合、まとめることができ効率的になるのではないか。
- Community
Mobility
- ・ 効率的にはなるが、用途が一方向に限られる場合が多く、方向が違うニーズに対応ができない。地方部の場合は、ピストンのように移動でき、住宅地が大体限られ、朝の時間に駅に行くだけなので、効率が上がる。都市部の場合は、必ずしもそこだけではなく、ニーズが分散している。
- 松本会長
- ・ その他よろしかったでしょうか。
- 多田委員
- ・ P19 では、外食や習い事が多く、P15 を見ると駅からの利用者が多い中で、利用者はエリア内の人ではない印象だが、そのことについて分析できているのか。住民利用のサービス低下になっていないのか。アンケートをとっているがそのことを区別して取ることは可能なのか。

- ・現在、千種区の狭いエリアで、人口密集している中で、商業輸送という形で行っているが、例えば、地方の需要が少ない地域で自治体の方と一緒に、自家用有償運送という形も可能であるが、そのような方向性は考えないのか。将来の方向として、もし考えられるならば、非常に良い話かなという気もする。
- Community Mobility
- ・地元の方の利用について、待ち時間や利用ができなかったことについて、そのようなデータは出ていない。弊社としては、もう少し言えば、そこに最大値に達成するぐらいの利用を取りたいと考えているため、ご懸念点についてはないように思っている。
 - ・地域の方の利用か、地域の外の方の利用かは分けることは可能であるが、アンケート結果と結びつける作業はできていない。個人情報などの関係があるため、慎重に分析を進めていきたい。
 - ・2点目に関しては、ご指摘の通り日本全国に展開している中で、そのような考え方があると思っており、展開も考えている。
- 松本会長
- ・資料後半部分について意見が少ないが、これがまさに我々が課題として指摘させていただいた点の対応。今回、コミュニティセンターを利用した取り組みはどのようなものなのかお話しいただければと思う。
- 吉田臨時委員
- ・高齢者だけではなく、できる範囲で外部から来ることができる形が良いということで開催し、そうすることで地域が活性化するのではないかと考えている。
- 松本会長
- ・その他、いかがでしょうか。
- 小林委員
(代理人:徳田氏)
- ・P14の乗車場所と降車場所に違いがあるのはなぜか。使われ方の認識として何か事情があるのか、もしくはドライバーの走り方として道が広かったり、一方通行であったりするとこちらの方が走りやすいなどの条件があったりするのか。
- Community Mobility
- ・千種区特有の特徴だと考える。乗降は一致するが用途が違うため生じている。
 - ・場所やルートに関してはアプリ側からの指示によるもののため、ドライバーの判断で道を変更することは原則ない。目の前で事故が起きた場合、変わる可能性はある。
- 加藤副会長
- ・都市型のデマンド交通で一番大切なことは効率である。いかにたくさんの方が乗り合って、予約が入らないことがないようにする。これで、たくさん需要を掴み、回転率を上げていく。
 - ・このような中で、効率が上がらないならば、続かないので優先して行う。ここは都会なので、こういう人が利用すると便利で、逆にこういうことを望む利用者は、他のものを利用するなど、使い分けができる。
 - ・そのような場合、MaaSが非常に大切であり、同じルートの場合、バス、mobi、シェアサイクルなどの中で一番良いものを提案することで、1つの移動手段としてすごく使える物が出てくる。ただ、運賃のみで採算が取れるかというと難しく、継続するためには、これによって千石学区に行きやすくなる、地域が活性化したと思っていただくメリット等、例えば協賛金などの正当化につながることを示していけると良

い。

- ・時間帯も高齢者が昼間を埋めてくれるということで全体的にもう少し効率的にできるか聞きたい。現状で実車率はどうなっているのか。つまり、全くお客さんが乗っていない時間帯はどの程度あるのか。加えて、断っている率、不成約率はどの程度なのか。不成約が多い場合、台数を増やさなければならない。現在 2 台なので台数を増やした場合、効率が大きく下がる。3 台になるとしたらどの程度の実車率や不成約率で増やすのが気になる。

Community

- ・お断りしている率が 5%程度なので、実車率が 100 とすると 10 程度というイメージ。

Mobility

お断りが頻発すると乗っている間ということなので、不成約は上がっていくためそこまで達していないと思っている。夏の浩養園の需要が高かった時期においては、実車率が高くなり、ドライバーから若干忙しくなったという意見を聞いたことがあります。そのくらいまでいくと、実車率が相当高いのではと思っている。現状の数値であればそんなに高くない。

- ・通勤時間帯をとりこようとすると、瞬間的に 3 台にしなければ良いサービスができない可能性はある。

松本会長

- ・ぜひその辺についても資料として見せていただければと思います。
- ・資料の後半部分にコミュニティセンターとの連携ということで新しいご提案をいただきました。

以上