

令和５年度第４回 名古屋市地域公共交通協議会 議事概要

日時：令和５年１１月１０日（金）１０：００～１２：００

場所：愛知県産業労働センター（ウインクあいち）１０階 １００２会議室

会議次第

１．開会

２．委員紹介

３．議題

・報告事項

（１）名古屋市地域公共交通計画案 資料１

（２）令和５年度第２回名古屋市地域公共交通協議会地域公共交通部会における協議事項の報告
資料２

４．その他

―配布資料―

出席者名簿

配席図

資料１ 名古屋市地域公共交通計画素案

資料２ 令和５年度第１回名古屋市地域公共交通協議会地域公共交通部会における協議事項の報告

議事概要：

◆ 名古屋市地域公共交通計画案 **資料1**

事務局

- ・資料に基づき説明

河合委員

- ・52 ページの目標設定のところで、上位計画の「交通計画 2030」から引用といった文言が一切ない中で、展開 2・4 というのが出てくるのが、何も知らない人から見ると違和感を覚えるのではないかなと思います。

上位計画の展開から基本方針の計画へブレイクダウンして、さらにその具体的な施策を掲げている中で、素直な流れとしては、具体的な施策を実施することで、この目標を達成しますよというつながりですが、この建て付けだとそのつながりがわかりにくいのかなと思いました。

- ・人口カバー率 99%というのが途中で出てきますが、目標数字にもなっているので、例えば、22 ページの現状把握のところで、人口カバー率 99%が入っているとわかりやすいと思いました。

事務局

- ・52 ページの評価指標・推進体制のところに、展開 2・展開 4 が出てくるのはわかりにくいところもあるかと思いますが、前とのつながりが分かるような形で修正させていただきたいと思います。
- ・22 ページのカバー圏域の件についても、現状 99%ということについて、記載する方向で対応させていただきたいと思います。

松本会長

- ・今の一点目ですが、計画としては基本方針、そして施策の方向性ということで、順番に具体化させておりますので、ここでまた展開に戻すよりは、基本方針に対しての評価指標というまとめ方が良いかもしれません。
- ・基本方針は 3 つございまして、「集約連携型都市構造と連携した公共交通ネットワークの確保」これが上 2 つですか。「連携・協働による公共交通サービスの向上」真ん中 2 つがそれに関連して、下 2 つが基本方針 3「地域が主体的に参画する公共交通システムの構築」に関連すると、基本方針に必ずしも一対一対応ではないですが、関連でまとめるというのも一つかと思います。

野田委員

- ・前回意見として出していただいたバスの運転士不足に関しての部分にお答えいただきありがとうございます。

これに追加で 26 ページに掲載していただきました。2024 年問題についての流れで、労働時間の短縮が「余儀なく」されるという言い回しがあるのですが、労働組合の立場からすると、労働時間の短縮というのは長年言い続けてきたことでありまして、余儀なくされるという話はいかがなものかなと思っておりますので、修正をお願いしたいと思っております。

事務局

- ・労働者からすれば、時間外労働の上限規制、改善基準告示、労働時間の短縮、要するにワークライフバランスが充実できるようなそういった環境というのは交通に限らず全産業で取り組んでいることですのでございます。修正対応していきたいと考えており

ます。

松本会長

- ・ワークライフバランスをこれから推進していくということだと思いますので、前向きな表現をお願いしたいと思います。

世良委員

- ・34 ページの上の図について、左下に駅そば市街地とありながら、おそらく駅のないところにマークがある。南陽交通広場ではないかと思いますが、駅そばという表現については駅ではないという感覚を持ちます。もう一つ、右上に名古屋競馬場前という駅がありますが、この駅は港北駅と名前が変わっていると思います。それからこの図には、中村公園と八田との間に郊外市街地とありますが、都心とは言わないまでも、駅そば市街地の周りに郊外という表現はしっくりきません。22 ページか 39 ページの公共交通カバー圏域を引用されたのではないかと推測するのですが、例えば、中川運河沿いもそうですし、先ほど申し上げた八田と中村公園の間の東側というのは、この地図で見ますとおそらく千成通の交差点。千成通は市バスの稲西車庫線が走っていて、同様に南北の路線も市バスが走っているのは分かるのですが、ここがまったく一致します。郊外というには、むしろ昔からの下町のエリアですので、34 ページの図 3-3 については表記上改善すべきところはいくつかあるという気がしています。元々、引用元があるのですが、その引用をするというよりも、ここは新しい計画を出されるのですから、それを基に修正していただくのがいいのかなと思います。
- ・22 ページないし 39 ページの市内カバー圏域ですが、事前説明の時に申し上げたんですけども、東名古屋港駅は朝と夕方しか運行していないので、一般市民から見た時に、駅勢圏で 800m 囲えば東名古屋港駅を中心に丸にはなりますが、脚注を付けて運行回数は朝夕に限られるとか記載がないと信憑性を落とします。実質運行していない昼間に東山線とか地下鉄と同等に扱うのは違うと思います。
- ・18 ページ真ん中の図、コロナ感染拡大による影響について、2020 年から 21 年にかけて乗車人員が減ったということをご説明いただいている図だと思うのですが、右の図の 2003 年から 2004 年にかけて、市バスにはもっと大きな沈みがある。2003 年 3 月に上飯田線が延伸、2004 年 10 月には名城線の環状運転が始まっています。その割には市内の鉄道の乗車人員は 2003 年から 04 年にかけて減っていません。あおなみ線が出始めたところかなと思います。図の信憑性・説明力を高めるために、2003 年が減っているところを補足していただきたいです。図の脚注には、令和 2 年度は新型コロナウイルス感染拡大の影響により大きく減少した数値となっています。とありますが、それよりも、2003 年の減少率が大きいので、そちらに目が行ってしまいますので、それについて、私が推測で申し上げたのですが、もし正しいとすれば、それを書いていただく方が、ユーザーである見た人にとって、納得度が高くなると思います。
- ・最後ですが、24 ページのパーソントリップの発生量の図の凡例ですけれども、0 と

というのが非常に顕在化してしまっていて、その下の-1000 とほぼ色の違いが見づらいように思います。24 ページの上の図を見ますと、尾張一宮駅あたりが白くなっていて、完全に 0 だったのか、たまたまこのパーセントリップでは 0 だったのかかもしれませんが、何が言いたいのかというと、この凡例で 0 と 1-1000 までを分ける必要があるのかと。単純に 0 はいらないと思います。

事務局

- ・34 ページの立地適正化計画における図面ですが、確かに名古屋競馬場前の名称は修正対象になるのかなと思うのですが、今年の 3 月に立地適正化計画を一部改正させていただいて、それをベースに、私どももまちづくりと交通の連携というものを踏まえて策定・検討しているところでございますので、我々の計画を策定するからと言って、大きく変えるということはなかなか難しいと考えてございます。ただ、色々この表だとか図面だとかで、見てわかりづらいとか、必要だと思われるところについては、追加等させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

松本会長

- ・一点目は特に、なぜ駅そばなのか、なぜ郊外市街地なのか、ということはありません。ただし、これが既に策定された計画に基づくものでありまして、これを名古屋市として違う定義のものが複数存在するというのは、それはそれで混乱を招きますので、あくまでこれはほかの計画（立地適正化計画）で策定されたものの引用ということでご理解いただければと思います。ただし、関係部署にはこれをお伝えいただいて、今後検討する場合はあれば、その表現についてもご検討くださいということをお伝えください。市として全体として、この辺の見直しを行ってもらえればと思っています。
- ・その他については、適宜修正をお願いしたいと思います。

橋井委員

- ・障害者としては、公共交通を利用する立場というなかで、先日の事前説明の中で、障害者に対するソフト面というのが書かれていないのではないか、施策の中にもないのではないかという中で、これからは人件費の削減とか、ICT をどこまで使うかによって、人員が減らされる中で、そこで落とされるのが高齢者や障害者と思っております。今、全国的に広がっている駅の無人化では、障害者は大変利用しづらくなっておりまして、地下鉄も今後指定管理をして人が減らされる中で、安全安心に公共交通機関を使うという中で、今回そういったところというのは、大変重要視されるところではあると思うのですが、そういったものが施策の中で組み入れられていないのは残念に思いました。今後、この素案の中で、ソフト面について入れていただけたところがあれば、お願いしたい。例えば、名古屋市でしたら、乗り換え関係、私たち障害者の場合はそういったもの地下鉄市バス案内・名鉄・JR の電話によるインフォメーションを使いきれないという移動できない。そういったところを確実に残すということが、必要だと思いますので、計画案の中にもどこかで取り入れていただければと思います。

- 事務局
- ・ 40 ページの名古屋市の公共交通に関するわかりやすさの向上と利用促進、その中段で公共交通を利用する人がわかりやすく、そして安全安心して移動できるようにバリアフリールートなどの乗り換えに関する情報を提供しています。こちらは、障害をお持ちの方・高齢者の方・子育て中の方を含めて、全市民・利用者に対してバリアフリールートは非常に重要だと認識しています。
 - ・ 具体的な施策実施の中で、これをやっていこうという具体的な内容を十分示しているわけでもなく、しっかりお示ししていないというところは十分承知しております、今後こういった方向性を打ち出したうえで、関係部局とも協調してしっかり取り組んでいきたいと思っておりますので、ご理解のほどよろしくお願いします。
- 多田委員
- ・ 今のバリアフリーの話でございますと、障害者差別解消法は本格適用・運用されたということが最近の出来事でございます。国土交通省におきましてもその周知徹底をはかるということをホームページ等々で啓発をされております。公共交通を利用していく中で、障害をお持ちの方にどういう配慮をしていくのかという理念の部分があってもいいのかなという気はします。
 - ・ 公共交通を使っていく中で、車いすの方・高齢者の方・色んな障害をお持ちの方も一番頼りになるのはタクシーです。そこをもう少し強調していただけると、我々業界としては非常に助かる部分もございます。
- 松本会長
- ・ バリアフリーに関しての記述が少ないという意味で、国も広域交通も変わって、大学も障害者に対する対応というのが求められておりますので、SDGs を掲げて、誰一人残さず、誰もが使いやすいという基本中の基本ですが、基本中の基本がゆえに書かれていないのかもしれませんが、事務局いかがでしょうか。
- 事務局
- ・ 気持ちのところが足りていないということをご指摘いただいたのですが、内容の方はそういった思いや取り組みが出るような形に見直しを検討させていただきたいと思います。
 - ・ タクシー事業者は、特に介助を含めた色々な需要、重要な公共交通であることは間違いないので、そういったところも触れていきたいと考えております。
- 松本会長
- ・ 例えば、地下鉄では最近プラットフォームが嵩上げされ、車いすの方もそのままスムーズに登り降りされてますし、当然バリアフリーの工事も進んでいます。市バスもノンステップで車いすでも乗れるようになってますし、それからタクシー事業者も車いすが乗れるような形で、あるいは福祉タクシーなんかもされてますけど、各交通事業者が当然やっていただけてますので、当然それは今後も続くと思いますから、どこかにやっぱり記載いただいた方がいいです。
 - ・ ただ、(1)・(2)・(3) どこの施策の方向性として示すのか。というのはあるのですが、一応誰もが使えるというようなサービス水準を確保するという意味では(1)のところにを入れるというのが一つとは思いますが。この場で決めるのは難しく、事務局の中で決めて、どこかで必ず記載ということをお願いしたいと思います。

- 池村委員
(代理：中根氏)
- ・ 52 ページの展開 2 の指標に、市民 1 人当たりの鉄軌道及び市バスの 1 日当たりの乗車回数とあるが、1 人当たりの乗車回数という評価指標をあまり見たことがない。このような指標とした考え方をお聞きしたいのが一点。もう一つ、市民一人当たりというと、名古屋市民だと考えられますけど、その場合は幼児からご高齢の方まで含んだ人口という捉え方なのか。また一方で、市内を運行している鉄軌道・市バスをご利用される方は市民以外の方も大勢おられます。分母と分子の捉え方をどのように考えておられるのかということをご説明いただけますと幸いです。
- 事務局
- ・ 今までは人数でお示しをさせていただいたのですが、人口減少する中で結果下がってしまうということが、目標としての見せ方としてどうだろうということで、内部で検討した結果、利用回数を市民一人当たりで、市外から名古屋にお見えになれる通勤・通学等で鉄軌道を利用される方も多いというところですが、分母としては名古屋市民をベースにして、分子は市内の鉄軌道・市バスの一日当たりの乗車人数というものをベースとしています。こちらは名古屋交通計画 2030 で掲げている数字をベースにして、市民一人当たりのという考え方にに基づき、分母については名古屋市人口、分子については市内の鉄軌道を利用された方、実際には市外からお見えになった方も、市内にお住まいの方も含まれている。そういった数字の整理を事務局の方でさせていただいたところでございます。
- 松本会長
- ・ 一点目は利用者数が減ってしまうのは目標としてどうなのかということで、原単位にしたということです。その原単位としては、市民の人口を分母としたということで、このような表現なのですが、このまま読むと市民一人あたりが何回乗っていると読めてしまうので、実際には人口で割っているだけなので、人口当たりと示した方が良いかもしれません。
- 多田委員
- ・ 52 ページの確認指標の部分でございます。(2) 地域の実情に応じた移動手段の確保ということで、その下に「制度を活用した支援地区数」とありますが、この制度はおそらくは 42 ページの交通支援制度、その中身はこれからという建て付けだと思いますが、2028 年度を見ると、4 という数字が出てくるんですけども、これは何か予定があつての 4 なのか。考え方をお聞かせさせていただきたいということと、ここの検討をするときは、部会の議論になるのかなと考えるのですが、どのように受け止めたら良いのかとこういう質問でございます。
- 事務局
- ・ こちらの 4 地区以上の考え方でございますが、23 ページの公共交通空白地の分布ということで、公共交通にアクセスの難しい地域が、港・中川・緑・守山の 4 区にあると承知している。その 4 区で 4 地区、学区単位で考えているのですが、4 地区以上のご相談等があった時には、こういった支援制度を立ち上げて、それに対応していきたい。現に、具体的話をいただいているところは、まだ数地区しかないのですが、公共交通空白地を見て、それぞれの地区でそれぞれ事情が異なりますので、それを踏まえて、制度を活用した支援地区数として 4 地区という数字を置かせていただい

ございます。

- ・新しい移動手段を導入させていただくということとなりますので、協議会の部会に諮る対象事項になります。もし、実証実験等行うということであれば、協議会の部会において議論させていただいて、皆様と協議を諮るということで考えてございます。

世良委員

- ・2 ページから 10 ページにかけて、リニアが出てきますけど、本来地域交通計画ということですから、いわゆる都市内輸送について議論しているわけですが、大前提となる都市間移動、リニアについて、十分明らかでいずれ開通すると、その意味で、地域公共交通計画もリニアがあってその先を見越した形にしていこうという大前提だとすれば、もう少しリニアについて触れてもいいのかなと思いました。

事務局

- ・リニアにつきましては、名古屋市全体の中で注目される事業ということで、名古屋交通計画 2030 におきましても、展開 1 リニア中央新幹線の開業に向けた広域交通環境の形成というところを取り上げさせていただいているところでございますが、地域公共交通計画は、もちろんリニア開業、その影響というのは非常に重要だと思うのですが、それはまだ少し先の話というところもございまして、まずは今の既存の公共交通ネットワークをどう維持・確保していくか、そういったところを注視した計画の内容にしていきたいということで名古屋交通計画 2030 の展開 2・展開 4 を踏まえて、地域公共交通計画は進めていく。ただ、リニアという影響は当然ございますので、9 ページに参考というような扱いになるかもしれないが、「展開 1 リニア中央新幹線の開業に向けた広域交通環境の形成」というところは触れさせていただいているところでございます。

松本会長

- ・因果性などもしっかり記載されておりますし、当然それとも関係しながら、その他の施策も進めていくと思いますが、これくらいの記載で納めたいということでございます。

勝山委員

- ・評価指標のところは、どうしてこれを設定したのかという考え方が重要だと思いますので、初めて見る方に向けても、どういう考え方でこの目標が設定されているのかみたいなことは、もう少し明示されて書いた方が望ましいと思いました。今日ご説明いただいた、なぜ人口当たりで出しているのかとか、交通支援制度を活用した支援地区数の考え方とかですね、公共交通空白地が大体 4 区に集中しているから、各区で 1 個ずつぐらい出てくればいいな、ということだと思うのですが、それから、温室効果ガス排出量の考え方とか追記されると非常に良いと思いました。
- ・名古屋交通計画 2030 にもありますが、最後に計画を完成させるときは、概要版があった方が、ご説明される際にも良いと思いますし、この業務に関わらない人の大半は概要版をご覧になって、これが名古屋の計画と思うので、その概要版に端的にその基本方針と実施施策と目標、それから名古屋の交通ネットワークの全体像、39 ページの図とかになるとは思いますけど、そういったものを掲載させていただくと、わかりやすく内容になるのではないかと思います。

- 事務局
- ・地域交通法第 5 条にも、必要なものとして、評価に関する事項というものが掲げられています。なぜこの評価指標を掲げているのか、その評価指標を選んだ理由と考え方、そういったものは実際に評価指標を今後チェックしていく達成目標とする上で非常に重要なことですので、第 5 章についてはなぜこう掲げているのか、これを目指しているのかというところがわかるように修正等させていただきたいと思います。
 - ・概要版につきましては、本文がある程度まとまった段階で、作成し、皆様にわかりやすいようにご説明に努めてまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。
- 松本会長
- ・概要版については、最終的には作成するが、パブコメの段階では作らないのか。
- 事務局
- ・パブコメの段階では、作成したいと考えております。
- 多田委員
- ・リニアの話が少し出てきたわけですが、リニア開業を見据えて、観光面で町の賑わいとか観光に関する部分というのはほとんど出てこないと思うのですが、そこはどのように考えたら良いのでしょうか。
 - ・観光客も公共交通を使ってくださいということも当然いえるかとは思いますが、町全体の活性化、これはおそらく地域公共交通計画ではなく、他の計画との関係になるのかもしれませんが、観光という観点からすると、こういったものは地域公共交通の計画の中に含めるべきなのか、どうなのかということも皆様方に教えていただけたらと思います。
- 事務局
- ・地域公共交通計画については、交通にフォーカスした内容となっておりますが、国の方でも進めている他分野連携、共創ということは非常に重要です。交通につきましても、観光・福祉・防災も含めてリンクしていかなければなりません。ただ、こういった他分野にわたる中で、観光は、観光部局が色々と話をしている中で、これからどう打ち出していくのか調整中のところもございまして、他の福祉・防災についてもそうですが、当然調整・検討等はしているところですが、今回は既存の公共交通ネットワークをどうしていくかというところにフォーカスした内容にさせていただいているところでございます。
- 松本会長
- ・唯一、S R T には、リニアや回遊性を高めるといった言葉がございまして、この部局で書けるのはここまでという風にご理解いただければと思います。
 - ・今後はそういう部局の壁を越えながら、この交通という視点からすべての関係する計画・施策も含めた計画に仕上げていくことが求められますが、第一歩ですので、皆様方にはご理解いただければと思います。
- 加藤副会長
- ・52 ページの評価指標については、2025 年・2028 年の目標が達成できるかどうかというのは疑わしいと思います。新型コロナウイルス感染症拡大以前のデータから数値目標を設定しています。ということをやっているのです、今は、コロナ後なので、当然そのことを踏まえて設定しなければいけない。名古屋交通計画 2030 策定時には、そうだったんですが、状況が進んでいるのに、目標は全然変わらないとしたら、最初か

ら目標があやふやなので、この計画で一体何がしたいのかというのが非常に良くないと思います。

他の自治体だったら、元の計画にも遡って改訂しなければいけないって、改善してもらっていますが、名古屋は元の計画まで変える必要はないと思っていて、元の計画はその時に作ったからそうなんだけど、実行計画においては、状況の変化とかをいろいろ考えると、現実的にこういう風になるべきということであえて違う目標を設定した、ということであっても、私は構わない。そうしないと、達成出来ない目標を挙げていったって、何やっているのかわからないという根本的に計画として成り立たないと思うので、本当にこれでいいのかどうかをきちんと確認する必要があると思っています。少なくとも、2021年の値だけでなく、2019年の値も欲しいです。つまり、2019年の値から見たら、2025・2028というのはありうる。だけど、2021年とか今の23年度から見たときに、本当に2025でできるのか。むしろできない可能性が高いと思います。ここまで色々こうやる、ああやると言ってきたのに、結果的に何をを目指しているかという、これというのが現実的でないというのは、腰折れしちゃうと思っているので、コロナ前に策定したとかもう言い訳になるが、コロナ後になったので、こうしなきゃいけないとここでやっていけないといけないと私は思っています。

- ・それから、53ページのガバナンス体制という図があるが、ほとんど何も言っていない図なので、この図ならいらぬ。本文見た方が、誰と誰が連絡しているのか書いてある。ここは、本当に考えた方がいいと思います。この会議は年に2回開くわけだが、そもそも日常的に主なステークホルダーがどういう風にコミュニケーションをとって、やるべき目標があって、それに対してそれぞれが何かやらないといけないというのだったら、こういう風にお互い話し合って、最終的には市役所がきちんとやるぞということとか。そういうことをガバナンス体制から見てとれないといけぬのに、この図だったら全然意味がない図だと思うので。これをそのままだったらない方がいいと思う。ただし、なくなると、本当にどうやったらいいのか全く明示されないの、どういう風にガバナンスをとるかというのはちゃんと書いてほしいというのが二点目です。
- ・あと、観光の話ですけど、観光だと名古屋駅とかセントレアから入ってくるとなります。そのことと周辺の町から、藤が丘や徳重へ来るとか、中央線だとか名鉄線ですって来るとか色んな入り方がありますが、その受け止めを特に郊外でどうするか、藤が丘のようなところというのは非常に大事だという風に申し上げたのですが、ここにはないなと。そうすると、周辺都市の皆さんは、名古屋がうまく交通が便利になって、名古屋はこういう風にやるから皆さんはこういう風にやりましょうという風にメッセージが出せるようなことがここには欠けているということは繰り返しのなるんですが申し上げますし、観光や来訪については名駅とかセントレアから入ってく

る人達をどう受け止めるのかということを強く意識してそれで、今後書き加えることがあるとかを、やればいいんじゃないかなと思います。

- ・観光は、駅とかバス停の名前というのが、観光地の名前ときちんと紐づけされているとか、そういうことをやらなければ、「何とか町何丁目」とかそういうのでは、施設もそうですが、わからないと言っているわけですけど、市バス・地下鉄網で 99%確保されているんだったら、観光地だってどこでも行けるとなっているわけなので、あとは「どこどこ町何丁目」じゃなくて、「どこの観光地」の名前のバス停になっていけばそれで検索すれば行けるとなるわけなので、そういった対応が名古屋の場合は一番求められるのではないかと。観光だから、新しいバスを作るというのは勿論良いが、既存の交通網がかなり充実しているとしたら、それを活かせることがある。わかりやすさというところになりますが、そこに加えることが必要ではないかと思っています。
- ・この計画というのは、障害のある方とかあるいは子供さんとかに対して、SDGs でいうと包摂性のお話ですよ。SDGs の項目はやっているけど、包摂性は出てこない。包摂性のお話をする場合、この中の各所に、障害者の皆さんが、健常者だったら 99%だけど、障害者も 99%ですかと実はそうじゃないかもしれないということを思ったら、障害者の皆さんに対して、どういう施策が足りないのかというのは先程の話も出ましたが、心で思っているかもしれないので意識して書いていかないとメッセージは伝わらない。SDGs と言っておきながら、そこをやらないというのは良くない。SDGs には 11.2 にはっきり公共交通のことが明示してあって、そこに包摂性のお話を書いてある。だから、11.2 をそのままここに書いてほしいです。そうすれば、そこに包摂性とか公共交通がいかにすごく可能性があって、大事なもののなか、ということが書いてあるので、それを踏まえてやるんだということを言っていただきたいなということが私の思いです。
- ・99%と言ってますけど、99・何パーセントなのか。有効数字一桁増やせませんか。98.7 なのか 99.4 なのか、ここは有効数字一桁増やして書いていただきたいです。
- ・最後ですが、この計画で一番自分の中では力が足りなかったと思うのが、公共交通に期待することの維持確保です。計画をいろんなところで策定するときに、1 ページつけるページがありまして、この計画を皆さんが真面目にやったら、5 年後に名古屋はこうなっているというのをつける。そのときに、今この計画で、5 年後の名古屋がどうなっているかという、今と同じようにほぼなっている。SRT はできているかもしれないですけど。本当にそれでいいのかと。でも、5 年だとできること少ないし、コロナの影響もあったので、維持が限界ということ。
- ・1 つだけ自分が感動した図があって、20 ページのバスの分担率を見ると、基幹 2 号のところがすごく浮かび上がっている。バスの路線で、バスの分担率が高くなって、浮かび上がるなんて他に見たことがない図です。これを見たらもう明らかで、バス

でもきちんと重点的な路線をそれなりに便利にすれば、こういう風にできると。そうすると、南陽交通広場が駅とか主要な交通ターミナルのように、基幹 2 号の停留所には、そのくらいの利用があるところがずらっと並んでいる。こういうところをもっと他の郊外の方にも出来てきたら、そこがまた新しい交通手段やタクシーとかから乗り継げるとか、そういうことになったら、全部浮かび上がってくる。そういうことが 5 年のうちでできないかなと。そういう主要なバス路線がもっと便利になるように出来たら、確保維持ということに留まらないことになるのかなと思います。もう出来ているので何とか頑張っていこう、それはそれでいいですけど、名古屋だと郊外だったら、まだ遠いところもある。この基幹 2 号の浮かび上がりのことを名古屋市は誇れることだと思いますので、これをまたこれからもやっていきたいということを思いました。

事務局

- ・評価指標につきましては、2021 年をベースにして、名古屋交通計画 2030 を踏襲するような形で整理させていただいたのですが、今回新しい計画を作るにあたって、現状で、5 年間の期間に向けて、実現性の高い目標にすべきだということでございます。それに関しては内部で検討等はさせていただきます。
- ・ガバナンスの話をいただきました。名古屋市で、可能な限り色々なところが連携・協働をはかりながら、皆様にも一定のチェック・評価をしていただきながら、そのつもりで文章は書いてございますが、図 5-1 につきましてはそこが全く分からないということでございますので、工夫の方をさせていただくということでご容赦ください。
- ・周辺都市との連携等につきまして。遠くからお見えになられる方は、セントレアもしくは名古屋駅、その方たちや市内の方たちも例えば藤が丘や徳重だとかそういったところを利用されていると。交通の問題につきましては、周辺の市町村との連携も重要であり、今回この計画で、わが町が色々な取り組みを行う。それに基づいて、周辺の市町村は名古屋市のことをよく見ておりますので、一緒になって取り組める。名古屋市の取り組みを参考にさせていただいて、連携ができるようにといった、内容というか取り組みを今後進めていきたいと考えております。加えて、もう少し、名駅・セントレアを意識した内容を記載させていただきたいなと思っております。
- ・カバー率は、小数第一位くらいまでのところまでは書かせていただきたいと考えてございます。99%までいっているのです、そこからどうするかということも含めて数字の方は書かせていただきたい。
- ・今回 5 年間の計画というところで、コロナで非常に厳しい状況に陥っている公共交通について、まずは維持確保をすること。そういったことを念頭に、今後 5 年間で名古屋市において何ができるのか、交通事業者の皆様はどういったことをお願いし協力していただけるのか、そういったことを中心に取りまとめさせていただいるんですが、5 年間のうちにできること、観光をはじめとする連携のなかで何か新しい路線というののもわかるけど、わかりやすさをもう少し追求されてはどうかという

話もありました。

- ・それから福祉の件に関しては、5年間に限らず、これまでも名古屋市としては取り組んできたんですが、それをさらに加速する必要があるのかなと。これからアジア・アジアパラ競技大会があり、リニアが開業しますという中で、そういったところについて重点的に取り組む必要があるのかなというところがございますので、そういったところも含めてもう少し内容の方は前向きな形で、皆様に気持ちの伝わるような書き方をさせていただきたいなと思いますので、どうかご理解よろしく願いいたします。

松本会長

- ・34 ページです。基本方針の設定とございまして、名古屋交通計画 2030 から展開 2・展開 4 を受けて、そしてこの基本方針の 1・2・3 というのが出てきます。この基本方針はこの地域公共交通計画としては非常に重要な柱になりますが、あまりにも説明が不足しているという気がしています。簡潔に書くという形だろうなとは思いますが、まず、これがこの計画の肝となりますので、展開 2・展開 4 を受けて、なぜこの 3 本が出てきたのか、またこの 3 本が何を意味しているのかというのはしっかり記載してほしいと思います。これは半ページではなく、少なくとも 1 ページ使って説明いただくところだと思います。
- ・それと、それを受けての具体の施策ということになります。星取表の 38 ページ、基本方針に合わせてそれぞれ (1)・(2)・(3) があるのですが、本来はここに夢の部分がある。夢というよりは充実して一層公共交通の利用を高めていこう、というようなものがある。もちろん、これに観光・福祉・防災といった視点も必要なのですが、それが入っていません。本来の基本方針 3 本に対しては当然あるべきですが、それが書かれていない。なぜかという、事務局の説明では、当面やらないといけないことということなので、この (1)・(2)・(3) ということになったのかなと思います。でも本来は、もっとやるべきことがあるということですので、その辺が分かるように表記していただくといいなと思っております。具体的な実施施策とあるが、決して名古屋としてこれで終わるわけではないと。この計画期間の中で、これだけやっていくというような位置づけにさせていただいて、将来的には観光・福祉・防災、さらに周辺自治体からのゲートウェイ機能も高めるとかですね、当然セントレアあるいはリニアの受け皿といったものもあるかと思いますが、そういうのを今回はやらないけど、まずはこれをやるというような位置づけにさせていただくというのが重要かなと思いますので、ちょっとその辺の記載もですね、皆さんが「なんだ、これだけか」とガッカリしないような記載があると良いかなと思っています。
- ・38 ページのデータを活用した移動実態調査・分析で、これからの政策の転換あるいは検証をしていく上でのベースだなと思います。その意味では、基本方針 3 にも●がつくと思っています。例えば、42 ページの記載を見ていただきますと、下から二段落目、「実証実験などに取り組み、その効果検証を行います。」この効果検証には、

当然データによるエビデンスを明確にする必要があると思っています。同じく、47ページの最後の一段落、「人流データ等のビッグデータ等の活用」という風にあります。まずやっぱりこれがベースになってくると思いますので、ここはしっかり意識するという意味でも、全部の方針に●をつけていただくといいのかな、と思っています。

- ・ 最後大きな修正をお願いすることになりますが、その他にも皆様から頂いた意見も多かったと思いますので、事務局で精査いただいて、修正すべき点は修正いただいて、そして市民の方々が見たときに期待ができるようなもの、そういったものにしてもらえればいいのかなと思っています。

事務局

- ・ 基本方針につきましては、この名古屋において、中長期に取り組んでいかなければいけないことをまず掲げさせていただいて、今回の計画につきましては5年間ということでございますので、ある程度コロナで非常に傷んだ公共交通をどう維持確保していくか、それから、公共交通空白地をターゲットにして、地域の実情に合わせた移動手段の確保、先進技術。そういったところを今後5年間で取り組むところ、交通の分野、観光・福祉・防災それから周辺の自治体、色々なところとの共創というところは重要だと思うのですが、今回のこの5年間の計画については、既存の公共交通にターゲットを絞った形で、取りまとめさせていただいたのですが、確かに基本方針のところが、その辺の書き方が弱いというご指摘をいただいたので、まずはそこをしっかりと書いて、これは将来に向けて目指していく、これからも頑張っていくところですが、当面の5年間は具体的な施策というように分かるように、流れとしてご理解しやすいような形を作って、基本方針をもう少し充実させていただきたいと考えてございます。
- ・ データを活用してというところでございますが、今後ビッグデータ等色々なデータを活用し、それに基づいて施策を論じていかなければいけないというところで。公民連携の話について示しているのですが、データを活用して、それに基づいてこの名古屋において、階層別、適材適所、こういった交通モードをどのような形で、というようなことに関しては、大きな議論を通して進めていきたいと考えてございます。その元となるものが、データを活用すること、これが肝かなと考えておりますので、そういったところにつきましては注力して、議論のベースとしていきたいと考えてございますので、よろしくお願いいたします。

松本会長

- ・ 皆様から貴重な意見をいただいて、これでさらに完成度が高まるという風に思っております。どうもありがとうございました。

◆ 令和5年度第2回名古屋市地域公共交通協議会、地域公共交通部会における協議事項の報告 **資料2**

松本会長

- ・ それでは次の議題に移りたいと思います。続きまして、(2) 令和5年度第2回名古屋市地域公共交通協議会、地域公共交通部会における協議事項の報告ということで、

資料2をご覧ください。

- ・部会の方で、千種 mobi の運行に関する協議を行いました。21 条による実証実験として運行してきておりました。ただし、事業の継続性、社会課題の解決、これは高齢者の方々の利用がまだまだ少ないということなのですが、既存公共交通との連携なんかも十分ではないといったようなところもありまして、これらの検証がさらに必要であろうということで、またこれらが検証できない限りは本格運行には移れないだろうということで実証実験を延長・継続するというので、それを皆さんで協議してそれでいいという方向になりましたので、その結果を報告させていただきたいと思います。ご承知おき頂ければと思います。

◆ 3. その他

- 松本会長
- ・次回の名古屋市地域公共交通協議会は令和6年3月ごろ開催ということでございます。その間にパブコメ等が行われるということです。
- 事務局
- ・年明けて1月ぐらいに、この計画につきまして名古屋市の方でパブリックコメントを実施したいと考えています。今日、非常に沢山のご意見をいただきまして、練り直し等も必要となつてまいりますので、会長にご相談させていただいた上にはなるのですが、修正したところを含めて、再度ご確認していただきます。今回ご指摘いただいた点も踏まえて修正し、それに基づいて、年明けパブリックコメントという流れになります。どうかよろしくお願いいたします。
- 松本会長
- ・ちなみに、パブリックコメントは1月のいつぐらいからですか。
- 事務局
- ・パブリックコメントは1月中旬を予定しています。
- 松本会長
- ・今回たくさんご意見いただきましたので、修正部分も多岐にわたるということで、事務局の方で修正いただいて、それを今一度皆様方ご確認いただいた後に、パブリックコメントに移していくという流れにしたいと思います。ただ、パブリックコメント後の修正は可能ですので、場合によっては十分に反映されていないんじゃないかみたいなところがあるかもしれませんが、基本的にはパブリックコメントにかけさせていただいて、不足の部分についてはその後もまだ修正できるということで、ご理解いただけるとありがたいかなと思っております。
 - ・以上で、予定の議題すべて終了でございます。今日もたくさんのご意見いただきまして、誠に感謝申し上げます。どうもありがとうございました。それでは進行を事務局にお返しいたします。
- 事務局
- ・松本会長、ありがとうございました。皆様方につきましても、本日はお忙しい中、長時間にわたり熱心にご議論いただきまして、誠にありがとうございます。今後ともお力添えのほどよろしくお願いいたします。これをもちまして、第4回名古屋市地域公共交通協議会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。