

令和 6 年度第 1 回 名古屋市地域公共交通協議会 議事概要

日時：令和 6 年 6 月 11 日（火）14:00～15:30

場所：名古屋市役所西庁舎 1 2 階 1 2 C 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の策定 資料 1
 - ・協議事項
 - (1) 令和 5 年度 名古屋市地域公共交通協議会決算（案） 資料 2
 - (2) 名古屋市地域公共交通協議会設置規約の改正 資料 3
 - (3) 名古屋市地域公共交通協議会地域公共交通部会規程の改正 資料 4
 - (4) 名古屋市地域公共交通協議会事務局規程の改正 資料 5
 - (5) 令和 6 年度名古屋市地域公共交通協議会予算について 資料 6
4. その他

ー配布資料ー

出席者名簿

配席図

- 資料 1 名古屋市地域公共交通計画（本編・概要版）
- 資料 2 令和 5 年度 名古屋市地域公共交通協議会決算（案）
- 資料 3 名古屋市地域公共交通協議会設置規約改正（案）
- 資料 4 名古屋市地域公共交通協議会地域公共交通部会規程改正（案）
- 資料 5 名古屋市地域公共交通協議会事務局規程改正（案）
- 資料 6 名古屋市地域公共交通計画の今後の取組について

議事概要：

◆ 名古屋市地域公共交通計画の策定 資料 1

事務局 ・ 資料に基づき説明

◆ 令和 5 年度 名古屋市地域公共交通協議会決算（案） 資料 2

事務局 ・ 資料に基づき説明

松本会長 ・ 意見がないようですので、ご承認いただいたということにさせていただきます。

◆ 名古屋市地域公共交通協議会設置規約の改正 資料 3

事務局 ・ 資料に基づき説明

加藤副会長 ・ タクシーはこれで入ったんですが、今鉄道と言われましたが、規約等に、鉄道事業法の記述がないので鉄道には及ばないです。ただ、それを入れればできるので鉄道事業者が入れてもいい、或いは、多田委員のようにぜひ入れてくれということであつたら入れたらいいです。現状は、できないので注意していただきたいです。

多田委員 ・ 先程の事務局からのご説明が違うのかなということで、補足させていただきます。
・ 加藤先生にも今ご指摘をいただいたことをございまして。鉄道・タクシーの協議運賃制度ができたから、乗合旅客を旅客運送に変える、こういうご説明だったと思いますが、私の前回ご指摘させていただいたことは、そうではないです。
・ 乗合旅客以外のいろんな交通を扱うことができるのが本筋ではないですかというのが主な目的です。
・ 今、国では、先日も報告書や中間取りまとめ等いろんなものは、現実に行われてるわけでございます。その中に、自家用有償運送、専門的な用語で申し上げますと道路運送法 78 条の 2 号を活用したものも、この旅客運送の概念に入るんじゃないのかと考えております。
・ その確認をぜひお願いしたい。

事務局 ・ 乗合旅客運送の「乗合」を削除すると、より幅広い議論ができる、そういった建付けの下で規約を改正させていただきたい。
・ なお、旅客運送は、自家用有償運送についても含まれるという認識でございましたので、我々もこの旅客運送の中には自家用有償運送の規定も含まれるのではないかと考えております。
・ 一方で、やはり規約の中にしっかり書き込む方がいいのではないかという考え方もございます。例えば（3）で、「地域の実情に応じた適切な旅客運送の対応」の続きで、例えば「自家用有償旅客運送及び対価等に関すること」を追加するとか。何故かと申しますと、自家用有償旅客運送の中で福祉有償に関しても当協議会の中で取り扱うことになっておりますが、現在、所管局の健康福祉局と、福祉有償に関して、例えば当協議会の部会に位置づける形で一体的な議論する建付けにする必要があるのではないかという検討を行っているところです。そのため、この旅客運送というところに自家用有償運送が含まれるということは前提にしつつも、自家用有償旅客

運送及びその対価に関することを文言として明記したほうが良いのではないかという意見につきまして、今回は委員の皆さまに議題ということではなく、次回以降を見据えたご相談をさせていただきたいと思います。

松本会長 ・ 現段階では、自家用有償運送はこの旅客運送の中に含まれるという事務局の見解でございます。

・ 一方で、福祉有償運送も含めた形で、自家用有償運送ということで別出しにするというような方法もあるのではないかというご提案でございますが、いかがでしょうか。

加藤副会長 ・ 例えば、皆さんこれで自家用有償運送も入ったということをどれだけの方が、これを読んだだけで解釈されたかということです

・ 他の自治体ならば、市町村有償運送については別途明記してあることが一般的です。法改正で、旅客運送について自家用有償運送も入ったと思ってる人があまりいないと思います。

・ 法令を見ると、旅客自動車運送事業としては一般旅客自動車運送事業と特定旅客自動車運送事業しか入っていないです。

・ 自家用有償旅客運送について、福祉は福祉有償運送運営協議会でやっているの、空白地有償運送と書くのが、現状では適切だと思います。今事務局が言われたように、自家用有償運送も入るという意味の旅客運送であるということであるなら、協議会として同意されればいいと思います。

・ ただ、ここで同意しても、この規約を読む人がそう思うことでなかったらちょっとおかしいというのが私の意見です。

・ もう 1 つ、協議とは何かというのがあり、私が先程鉄道の話をしたんですけど、協議というのは、結論、ここで決めるという意味です。鉄道運賃について、協議会で議論してはいけないかというのと別に議論するのは自由、或いは福祉有償運送だって、議論していいです。ただ、議論していいけど、こういう対価にする、こういう運賃にするというのを決めることは、今までバスはできたんですけど、運賃協議会などでできなくなったということなので、そこの協議という言葉が、議決することという意味だというのは注意していただいた方がいいです。

・ そういう意味では、タクシーも別に議論できたけど、あまりされなかったし、大体タクシーはタクシー協議会もあります。そのようにお考えいただいて、ここでは進めていったらいいかなと思います。タクシーや自家用有償運送も議論して何かやっていくのならば、明記した方が皆さんにも、それをやるんだと思っていただけるといいことなので、私としては明記していただきたいです。

事務局 ・ 規約の改正につきましては、前回の協議会におきまして多田委員からご意見がございました。その後、事務局で検討・調整を行い、関係者とも相談した上で、今回の協議会で改正案を提出させていただいた次第です。

- ・そのため、今回の改正案につきましては、このまま協議会の議決を採っていただきたいと思いますが、自家用有償運送の件に関しては、皆さまからいろいろなご意見をいただきましたので、事務局で改めて関係者と相談しながら、仮に改正するのであれば次回以降とさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

世良委員

- ・この規約については、特に事務局側でおっしゃっていただきましたように、旅客運送規定の中できちんと定義すればそれで済むと思います。
- ・先生方にご質問ですが、有償という言葉がすごく耳について、無償はどうかと、後半の会議にはなりますが資料で、蟹江町のお散歩バスが出てきますが完全無料です。無償ならいいのかって話になってくるので、定義ももちろんありますが、この規定に関してはきちんと定義すれば済む話だと思いますし、将来的に市内でも無償運送が出てくるかもしれません。
- ・解釈によっては、敬老パスは、負担金を払っているが、料金として払っているわけじゃないので無償で乗車してるわけです。有償って言葉の定義が難しいと思いました。それも含めてきちんと定義していただいた方がわかりやすいと思います。

松本会長

- ・協議とはということにも非常に関係してくるんですが、議決ということに絞るのか、或いは本当に皆さんで議論するということまで広げるかによってもどこまで明記するかも変わってきますが、事務局いかがでしょうか。

事務局

- ・協議会の規約等につきましては、誰が読んでもわかりやすく、疑義がないような形で整理させていただくのが一番だと考えております。
- ・今回、「旅客運送」にフォーカスした形でいろいろ議論をいただきました。世良委員からも、もう少しはっきりわかるようにというご意見がございましたので、改めて皆さまにご相談させていただきます。

加藤副会長

- ・無償、有償というのは、自家用有償運送については、法令で定義されているので、それに従います。
- ・無償とは、例えばヒッチハイクについては、自家用無償運送です。何もヒッチハイクは許可を取ってやっているわけじゃないです。ヒッチハイクについて、お金をとると、有償になるが、いや、このくらい取るだけだったら、有償と言えないんじゃないかとかっていう議論があります。
- ・そういう状況で、実は有償か無償ってのは、簡単ではないです。運輸局、或いは道路運送法に従って判断されています。その中で、この協議会に課せられている、或いは課されても、対応できるものの一つとして自家用有償旅客運送があるということです。それについて、ここで議論できるということを明記された方がいいんじゃないかと申し上げたのです。
- ・私も何回もお散歩バスに乗ったことがありますけど、お金のやりとりは、旅客とその会社との間で行われていませんで無償となります。特に、許可なくできるので、協議会で議論するのはいいけど、別に議論したから法令上できなくなるとかそういう

うことじゃないということになります。

- 松本会長
- ・このメンバーがこの会議に出ている限り、どこの範囲というのはわかったとしても、メンバーも変わっていきますし、或いは第三者から見た時にわかるような形にするのは重要と思いつつも、すべてをここに書いたら、それは煩雑になりますし、その都度変更もありますので、ある程度柔軟に読めるような形にしてみようというのも一つだと思いますので、そういうのも含めてご検討いただければと思います。
 - ・無償に関しては、議論は必要、承認は必要ないですが、この場で皆さんで情報共有、議論をすることが重要です。届出、或いは許可が必要ないから出さなくてもいいのではなくて、少なくとも交通に関係することですから、やはり皆さんで情報共有する、それができるような形にしておいてもらいたいです。
- 多田委員
- ・地域公共交通リ・デザイン実現会議のとりまとめが5月11日に出されています。
 - ・その中で、リ・デザインそのものは、交通モードの総動員というような言い方をされていて、当然に自家用有償運送の話も出てきます。スクールバスの混乗という問題も出てきますし、今回この協議会の中でどういう位置付けにして扱っていくのかということが本来きちんと整理されるべきじゃないのかということもあって、そこは加藤先生と中部運輸局さんのお考えも一緒に確認できればと思います。
- 宮川委員
- ・交通資源の総動員については、地域交通法に基づいて、地域公共交通計画にしっかり位置付けていただいて、そちらの方に基づいていろんな事業をやるということになると思います。
 - ・そういう意味では、今の規約では(1)(2)に触れられています。
 - ・先ほど話がありました(3)については、道路運送法に基づく特例等を適用する場合に、そういったしっかりした協議を必要とするというのが、法律のほうで定められておりますので、そちらの方について明記していただいているってということになるのかなと思っております。
 - ・ご質問の趣旨として、そのリ・デザインの考え方について、どのように進めていくのかというところがメインだと思いますが、そちらの方については先程申し上げたように現状でも、地域公共交通計画に位置づけるということがまず先行になると思います。地域公共交通計画に位置付けられたのであればそれに基づいて皆様のご同意とご協力の中でしっかりと進めていくということになります。
- 加藤副会長
- ・リ・デザイン会議は私もよく承知しております。資料3の規約の中で第一条のところに、無償であるとか、そういうものもすべて含まれている。住民の生活に必要なバス等のバス等って書いてあるのがまたいらないとなるかもしれませんが、旅客運送の確保及びその他旅客の利便の推進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項っていうのは、当然これ無償であっても、かなり公共性の強いものであったとしたら、入ることです。
 - ・議決する内容について、無償のことについてやるやらない、この協議会で決めるの

は、何も効力がないので、勝手にできます。法的な効力を持たせるために必要なことについて、例えば、地域公共交通計画で明記するとか、協議を行ってそのことで新しい路線を作ったりするとかそういうことです。

- ・自家用有償運送の対価は、ここで変えられるということができるということですが、自家用有償運送については、宮川委員がおっしゃるようにできると思いますが、過去の経緯から考えると、明記しておいた方ができる、明記した方が、誤解が少ないんじゃないのかということを私は申し上げているということです。

松本会長　・この旅客運送の言葉の中で自家用有償運送も含めることはできると考えていいですか。

宮川委員　・今回、乗合という言葉削除し、道路運送法に基づく地域公共交通会議の中に、緑ナンバー4条、路線、区域の特例と自家用有償運送の協議が含まれているので、元々できたと思います。ただ、誤解がないように明記した方がいいというところは確かです。

松本会長　・この規約とは別に、この会議では、どの範囲の何を対象とするかというのを別で、皆さんに配布していただきながら、その都度、半年に1回かもしれませんが、そういう形で皆さん認識いただくという方法もあるかと思いますので、いろんな方法も含めて、この今回の皆さんからいただいた意見をもとにご検討を進めていただきたいと思います。

- ・今日はこの旅客運送と、課が変わりましたので、・モビリティ都市推進課の変更、この2点についてご承認いただきたいと思いますと思いますが、このこと自体に関しては特にご異論なかったと思いますので、この件に関しては、ご承認いただくということによろしいでしょうか。

- ・異議なしということですので、この規約に関してはひとまずご承認いただきました。

◆ 名古屋市地域公共交通協議会地域公共交通部会規程の改正 資料4

事務局　・資料に基づき説明

宮川委員　・運賃等に関しては、一般乗用の規定は新たに盛り込まれていないので、当面は4条乗合運送のみですね。

事務局　・そのとおりです。

松本会長　・ご異論ないようでございますので部会規程の修正、変更に関してもご承認いただいたということによろしいでしょうか。承認いただいたとさせていただきます。

◆ 名古屋市地域公共交通協議会事務局規程の改正 資料5

事務局　・資料に基づき説明

松本会長　・ご異論ないようでございますので事務局規程の修正、変更に関してもご承認いただいたということによろしいでしょうか。承認いただいたとさせていただきます。

◆ 名古屋市地域公共交通計画の今後の取組について 資料6

事務局　・資料に基づき説明

- 加藤副会長
- ・公共交通マップの作成等、標準的なバス情報フォーマットがあるが、公共交通マップについて、全交通事業者の路線を1枚にまとめたものを作ろうと思うんですが、標準的なバス情報フォーマットだと、名古屋市交通局が整備予定なので、バス情報等の標準化とオープンデータ化すれば、公共交通マップ作成にとっても有用といえます。運行情報・バスロケーションシステムも各事業者でやっているところで、それを動的な情報に変換すれば、全事業者のバスがどこを走っているのか、そのような情報提供も可能になります。
 - ・これを見ると、旧態依然であり、マップはそれぞれのデータを集めて、いわゆる印刷物の編集のやり方でやられ、標準バス情報フォーマットは、事業者さんが高度化するのを頑張ってくださいというのは、令和時代にふさわしくないです。
 - ・バス情報標準フォーマットから起こす方が、全体の情報提供にも資するので、見直さないのでしょうか。
- 事務局
- ・公共交通マップの作成につきましては、まずは協議会を通じて、公共交通事業者の皆さまと情報共有したいと考えております。
 - ・名古屋市は、随分前からモビリティマネジメントに取り組んでまいりましたが、近年は事実上滞っているような状態であり、協議会での情報共有を契機として公共交通マップ、もう少し言いますと、公共交通でこういう取り組みをやっているPR、例えば、千葉市がそういった取り組みをやっておりまして、それを念頭に一つにまとめることができたらいいなと考えております。
 - ・一方、GTFS につきましては、今年度交通局が取り組まれるということで、それが実際に活用されるようになった時には、圧倒的に利便性が高くなります。ただし、こちらの公共交通マップにつきましては、モビリティマネジメントPRの一環といった狙いもありますので、あえて分けて資料に記載させていただきました。
 - ・連動した方が使い勝手も良くなりますし、いろいろな機能も付与できるということはおっしゃる通りだと思いますので、そういったところも合わせて今後検討してまいります。
- 加藤副会長
- ・モビリティマネジメントをやっているという、ある種パブリシティのためにマップを作ること自体がかなり遅れた取り組みです。
 - ・名古屋市内は、圧倒的に名古屋市交通局の路線が占めているので、あとは鉄道を理解してればある程度行くことができます。
 - ・ただ、そうすると名鉄バスとか三重交通のバス、あおい交通のバスが入ってこないという話が出てきます。
 - ・名古屋市の場合、遅れているとはいえ、もちろん協議会の発足自体が遅れたのでそうなったとも言えます。公共交通マップ自体は構わないが、それをデジタルデータから起こすのが一番良いです。
 - ・それから今の話、聞いてて思ったんですけど、すぐそこを走っている基幹2号とか、

名鉄バスと市バスの路線って共同運行ですよ。そういう共同運行であつたらそれぞれのダイヤだけ表示しないで、両方一気に出し、しかもバスロケーションシステムも一緒に出せば、非常により効果が発揮されると思います。

- ・例えば、そういうところは、かなり早くやっていくべきところとも思えるんですけどどうですか。

事務局

- ・早くやるべき、できるだけ早くやりたいなと考えております。
- ・名古屋市の場合、協議会の立ち上げ自体が全国で見ると随分遅くなり、計画も昨年度末にようやく策定されたところでございます。
- ・これから、協議会において、中身のある実質的な取り組みをする、その端緒として公共交通マップというものを提案させていただき、これから名古屋市が予算要求するというイメージでございます。加藤先生がおっしゃられたような取り組みも含め、より使い勝手のよいものを作り上げていきたいなと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

松本会長

- ・端緒ということなので、これで許してくださいということだと思います。まずは、各交通事業者を1枚にまとめる。ここを認めていただくということかと思います。
- ・一方で、今の時代に即したとか、第20回アジア・アジアパラ競技大会もあるので、そこに向けてやらないとといけないと思います。
- ・名古屋市内のどこに市バス、名鉄バス、あおい交通のバスも含めて、どこを走っているかとか、鉄道もどこを走っているかとか、特に遅延、或いは悪天候時にどんな状況か、遅延状況がどうなのかというのをわかる事はすごく大事だと思います。
- ・まず第一歩はこれでいいですが、その先に向けて早めに、各事業者とも協力しながら進めてもらおうと良いんじゃないかなという気がします。
- ・名古屋市交通局の乗換ナビですが、あの位置情報というのは公開されてるんですか。他で使えるんですかというような疑問もあるので、まずそこから第一歩かなと。
- ・名鉄の列車走行位置ですが、名鉄のホームページでわかりますよね。他でも使えるんですか。

高井委員

- ・CentXでも確認いただく事ができます。

松本会長

- ・CentXで全部まとめたら、もうそれでいいですよ。名古屋市の市営バス・名鉄バス・三重交通・JR・名鉄・近鉄について、CentXでどこを走っているか、もうそれでいいと思いますが、いかがでしょうか。

高井委員

- ・今ご紹介いただきましたCentXには、マイ駅・マイバス停機能が、この地域の全ての鉄道事業者・バス事業者の駅・バス停が登録できるわけではないですが、徐々に登録可能事業者を拡大しており、よく使う駅・バス停が登録できるようになっています。
- ・マイ駅・マイバス停を入口として、各駅やバス停の情報を外部にリンクする形ではありますが、一元化することができれば、お客様にとって利便性が高まると考えて

おりますので、弊社としてはしっかり CentX 上で情報発信していきたいと考えております。

- 勝山委員
- ・ユーザー的な興味で質問するんですが、この標準バスフォーマットについて、私普段の生活、市バスを結構使うんですが、某アメリカの何とかマップっていうので公共交通の乗り換え検索すると市バスの時刻表が出てくるし、マップの中で、そのバス停の場所が出てくるんですけど、横断歩道の真ん中に大体バス停の位置が出てきて、しかも複数あるところだと、1 番のバス停なのか 4 番のバス停なのかわからないみたいな感じになるので、5 分前ぐらいにそのバス停とおぼしき場所にふらふら行ってみて、バス停のこの下の方に載ってるバス停マップみたいなを見ると、1 番だと思ったら 4 番だったみたいなのが発覚して、4 番が 150 メーターぐらい先にあるので頑張ってダッシュするみたいなこと、もう何回も繰り返して、この標準バスフォーマットというのをやるとそのバス停の場所まで、某アメリカのマップとかでも表示されるような、そういったことを想定されているということなんでしょうか。
 - ・私個人としては、それがバス停の場所がパッとわかると、相当、便利になって嬉しいんですけど。どんな感じでしょうか。

- 堀委員
- ・ちょっと直接の担当ではないのでわかる範囲でのご回答になります。バス停の位置情報まで取込めてるかというのは正直確認が取れてません。
 - ・基本的には時刻表のデータを GTFS 化して、一般のアプリ制作会社では 1 個ずつのバス停の時刻表を整理して乗り換えをご案内するところがあるがなかなか難しいというところで、標準フォーマット化すれば、一般のアプリ制作会社でも使い勝手が良くなっていくというところの期待から始まっているものですので、ちょっとバス停の位置まで手がついていないかというのは、明確にお答えできません。

- 加藤副会長
- ・名古屋市交通局は、今もバス停に番号全部つけられましたよね。位置はそれと緯度経度データで取っというて、それぞれのバス停が何時何分なのかっていう時刻表を紐付けしておけばいいです。
 - ・そもそも、名古屋市交通局の場合だと、〇〇南、〇〇北とか、二つ・三つも、同じバス停で止まるというのものもある。そうすると、全部本来紐づけしておかないといけないです。
 - ・運行表も全部各何番乗り場・時刻が出ているはずなので、最初からそういうフォーマットにはなっているはずだから、それをわざわざ一つにして流し込むこともないと思うので、やられてるんだと勝手に思っていますが、やられてないとしたら、データを劣化、ダウングレードさせてることなのでもったいない話だと思います。
 - ・むしろ、我々外から見ている人間としては、そういう各乗り場の緯度経度データ、乗り場の時刻表は、検索して、全部引き出して、エクセルに落としてやっていただかないといけないです。
 - ・そのようにやっていただいたら、非常に役に立つと思います。あと、それぞれの停

留所にも、他の乗り場がどこにあるのかというのもあります。あれもかなり整備されてると、全部何番から何番とかってなってるからこれもわかりやすいです。

・この際、そういうところも含めて、見直していただきたいです。

堀委員

・重要な視点だと思いますので、関係部署に早速共有したいと思います。

勝山委員

・名古屋市営バスの実態としては、某アメリカの何とかマップを見て、バス停と思われる場所に行き、加藤先生が言われたそのバス停のマップを見つけて見て、全然違うところだったと思ったらそっちダッシュするみたいな状況です。

松本会長

・そうすると、もうバスを使いたくない、わかんないってなっちゃうんです。

・こういう DX の時代なので、ぜひわかりやすい情報提供を交通局として、しっかり管理してもらうといいなと思ってます。

・GTFS で言うと、上り下りが真ん中で取られてたと思うんです。今は、許されてなくて、エラーが入っているはずですよ。

・一度しっかり確認いただいて、上りと下りは今別のバス停をちゃんとプロットすることになっていると思いますので、きめ細やかに、データ整備してもらうとありがたいです。

・大変重要なことだと思いますので、そういうのに困らないで済むような形になってもらうといいなと思います。

・名鉄バスさんとかその辺大丈夫なんですかね。

大野委員

・その辺は大丈夫かと思いますが、確認しときます。

多田委員

・資料 6 裏のページの共通項目として、交通支援制度を活用した実証実験西福田学区と、西福田学区でいろんな課題があって、それを新たな移動手段の導入についてですね、実証実験を予定とありますが、おそらくここに見える、大半の方は、一体何の事がよくわかってないです。

・私がよくわからないのは、交通支援制度とは何か。という話ともう一つは、実証実験が予定ですけど、その予定ありき、実証実験をやることありきで考えているのか。

・本来ここにその内容について書かれる話であり、もう実験予定ですよと書くのが疑問です。そこは整理していただきたいです。

事務局

・西福田学区の実証実験でございますが、こちらは部会で資料を使用してご説明させていただきます。西福田学区の一部は公共交通空白地ということで、昨年度に名古屋市中でデマンド実証実験にかかる予算要求を行い、それが認められておりますが、その建付けはあくまでも地域主体であり、運行計画等の具体的実験内容につきましては、これから地域と協議してまいります。今日の部会では、状況の報告や簡単な説明をさせていただき、9 月予定の部会の際に、道路運送法 21 条の手続きについての議決をいただきたいと考えております。

・交通支援制度につきましては、公共交通空白地を対象にしたものでございます。

名古屋市は、地域主体を金看板に掲げてございますが、地域のみで考えて下さい、

取り組んで下さい、全てお任せしますということは難しいだろうと。そのため、交通支援制度を立ち上げる、これは仙台市、横浜市、神戸市における先行事例がございしますので、それらを参考にしていきたいと思います。

- ・いきなり何かを走らせる訳ではなくて、交通支援制度の中で、まずは準備段階として、地域ニーズの把握、運行計画の作成等を行い、次に運行段階として、試験運行、実証運行、そして持続的な運行が可能であるという判断が地域や名古屋市で共有できた場合、本格運行にかかる諸手続きを進めていく流れを想定しております。
- ・現在、その交通支援制度の内容を検討しているところであり、地域ができるだけ使いやすくわかりやすいものにしてまいりますが、その詳細につきましては、まだこれからというのが実情でございます。

加藤副会長 ・交通支援制度については、私も疑問に思っていたので質問しようと考えていました。今の話だとあんまり実態として、ないようなご発言でした。でも、ここで見たらそういう制度が既にあるのでそれを活用してと読めました。

- ・正直、非常に驚いているところです。もし交通支援制度があるならば、最初にそれを協議会でしっかりとこのような制度だと紹介していただく事が大事だと思うし、概要しかないならば概要はこういうことだけど、何かご意見ありませんかと聞くことが、この協議会でやることじゃないですか。
- ・このような交通支援制度をやるならば、西福田学区における地域が声を上げてたからと言われましたけど、他のところだって知らないから黙っているだけかもしれないです。交通支援制度を立ち上げるならば、広く市内全地域に公募して、手を挙げてくださいというのが、本来のやり方です。
- ・これは、交通支援制度が前提ではなく、交通支援制度を作るためにどうしたらいいのか、声を上げたところでやってみることで、名古屋市の他のところに対してもどう広めるかということを行うための実験的なことだと言っていたら、わかりました。

事務局 ・制度設計におきまして、名古屋市が1から10まで一方的かつ一気に進めるのではなく、昨年度から地域ともいろいろ話をさせていただいており、例えば、地域ニーズの把握、運行計画の作成等、先程申し上げた交通支援制度の準備段階における支援につきましては、現在、整理しているところでございます。今年度中に交通支援制度の準備段階までは立ち上げたいと考えております。

- ・一方で、交通支援制度の運行段階につきましては、今年度秋に、モデル地区である西福田学区の実証実験の成果等を、運行段階の交通支援制度の設計に反映・活用させていきたいと考えております。
- ・資料の記載では、交通支援制度を活用した実証実験とありますが、交通支援制度構築に向けたモデル地区においての実証実験となりますので、ご了承下さい。

松本会長 ・地域公共交通計画 P42、地域の実情に応じた移動手段の確保ということで、右側に役

割分担イメージが、左側に説明がございます。今回の西福田学区では、秋に実証実験を行い、こちらの事前相談・組織設立・調査・計画について知見を蓄えた上で交通支援制度を構築していくとのことです。

- ・本格運行を見据えた形でなければ、実証実験は行ってはいけないと考えてます。本格運行を見据えた形での実証実験を今年度させていただくということです。

世良委員

- ・市バス、名鉄バス・三重交通を中心に質問したいことがあります。日本中のバス会社では、運転手不足が言われています。最近、修学旅行のバス確保ができなかった、バスを間引いたとか、そんな話題が飛び交っています。
- ・名古屋市では、市バス・名鉄バスも・三重交通も基盤が大きく、そんな心配ないと思いつつ、今後の展開を考えると、ちゃんとバスが走ってくれるかというのは市民としては大事な関心事です。お聞かせいただきたいと思います。

松本会長

- ・実は、この計画の取り組みの1丁目1番地です。計画(1)の①求められる役割に合わせた公共交通の維持、確保であり、施策という意味では明記されてませんが、維持・確保、運行を継続していただくというのがこの計画の大前提です。
- ・それに対して、バスの運転手不足によって維持・確保が難しくなるのではないかとこの懸念だと思いますので、現況ご報告いただければと思います。

堀委員

- ・交通局の特に市バスの乗務員の状況ということでございますが、現在は必要な運転手の人数が確保できていると考えております。
- ・具体的に、2024年問題ということで、時間外労働の上限規制、改善基準告示の見直しへの対応ということで、勤務の拘束時間の上限が1時間短縮された或いは休憩時間についても、8時間から9時間に伸びるというようなことで、現行の体制のままで問題なかったかと言われると、様々な工夫が必要だったというのが実情です。
- ・要するに、乗務員の分担をどうするか、勤務のローテーションをどうしていくかというような工夫をすることによって、何とか人数が確保できているという状況です。
- ・今後の見通しに関しましては、特に大型2種免許の保有者が減っている、高齢化が進んでいるということは、認識しておりますし、長い目で見てずっと安心かと言われるとそこまでは申し上げにくいです。現状としては何とか充足しています。

大野委員

- ・弊社も同じような状況で乗務員については今のところやりくりをして維持できてます。交通局様と一緒に2024年問題で、勤務の組み方については工夫をしながら繋いでいる状況です。
- ・予定勤務というのがあるんですが、それを崩して乗務員の方には、勤務を変則に変えていただいて乗り切っていることもあります。
- ・もっと地方では、減便しなければいけないとか、そういう状況までは現在なってませんが、交通局様と同じように、この先というのはかなり不透明です。
- ・皆様方もテレビを見られてる方はご存知かと思いますが、この1週間ぐらいで運転士の募集のCMを弊社は流し始めました。かなりお金がかかる部分ではあるんです

けど、ああいうことをやると募集はそれなりに来ます。

- ・ただ、バスの乗務員の労働環境というのは、普通の朝出て夕方帰るというような勤務とは違うので、興味本位で来られる方もいますので、なかなか乗務員まで結びつくことが難しいというのが、本音です。
 - ・今後色々工夫しながら、それから企業としての努力をしながら、何とか地元の足を、確保したいという強い思いで取り組んでいます。
- 中川委員
- ・弊社もドライバーの勤務変更等を踏まえて、なんとか公共交通の責任を果たさせていただいてます。
 - ・コロナ禍を終えて、利用者が大幅に減って、戻り止まりといたしますか、コロナ前の8割程度から伸び悩んでいるというところを踏まえて、利用状況をかんがみながら、利用者が必要ないだろうというところについて減便させていただいてます。
 - ・路線の合理化を進めながら、路線廃止がないように、突然縮小しますとか、事業が立ち行かないようになったのでやめますとか、そのようなことがないように企業努力させていただいてます。
 - ・今後もドライバー確保については、引き続き膨大な費用をかけて、確保に努めていかないとというのは、公共交通を担う事業者としての責任だと思いますので、引き続き、しっかりとその役割を果たしていきたいと考えてます。

◆ その他

- 藤原委員
- ・愛知県自動運転事業の件で情報提供がございます。
詳細につきましては、愛知県経済産業局次世代産業室より説明させていただきます。
- 上原氏
- ・愛知県経済産業局次世代産業室上原です。資料に基づき説明。
- 松本会長
- ・時速何キロで走行予定ですか。
- 上原氏
- ・制限速度が時速 60 キロになっていますので、それ以下で周辺車両の速度に合わせた形で時速 50 キロぐらいかと考えてます。
 - ・STATION Ai を利用される方であれば、打ち合わせや見学でも利用される方であればどなたでも乗車できます
- 松本会長
- ・ロボタクシーに向けた第一歩となります。L.A. では既に走行してますので、それに近づくといいですね。

(以上)