

令和6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 議事概要

日時：令和6年9月20日（金）9:00～12:30

場所：西庁舎12階12C会議室（運賃料金検討会西12B会議室）

会議次第

1. 開会

2. 議題

・協議事項

(1) 千種 mobi 本格運行 資料1

・運賃料金検討会（西12B会議室）資料2

※承認の場合

名古屋市地域公共交通協議会地域公共交通部会規程に基づき、関係する方のみ別室にご案内させていただきます。

(2) 西福田実証実験について 資料3

・報告事項

(1) 交通支援制度の検討について 資料4

ー配布資料ー

出席者名簿

配席図

資料1 千種 mobi 本格運行

資料2 運賃料金検討会（千種 mobi 本格運行）

資料3 西福田実証実験について

資料4 交通支援制度の検討について

議事概要：

◆千種 mobi 本格運行 **資料 1**

Community ・資料に基づき説明

Mobility

松本部会長 ・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。

多田委員 ・5 ページですが、実証実験の内容ということで、いろんな課題が記載されておりました、その 1 つに、社会課題の解決という記載があります。社会課題の解決というのは、住民の方や高齢者の利用とに理解しているところでございます。

・12 ページ利用プラン割合で、法人契約が約 3 分の 1 あり、法人契約も、一般の方々、住民の方々の利用も合わせた、いわゆる年代別割合をみています。

・グラフにもありますが、特に折れ線関係で、法人と住民、高齢者等々を合わせた数字と見ているわけですが、法人契約者と定額制利用者、法人と住民の方々の利用者割合をこのグラフに置き換えた時に、どうなるのかというのがよくわからないです。

・法人が約 3 分の 1 という数字はあるが、それぞれの折れ線グラフで置き換えた時に、どうなるのかというところが、よくわからないです。それが 1 点目。

・今後の話にも関係するが、そこをどうやって明らかにしていくのか、社会的な課題解決に繋がっていくのかと、私は考えているが、その辺についてもご見解をお聞かせいただきたいです。

・15 ページで、バス路線にない南北移動が確かにその通りでございまして、市バス路線がない区間では公共交通とは、あまりバッティングしませんという説明だったと思いますが、タクシーも公共交通の 1 つです。

・駅との移動は、タクシーと競合する部分が、数字上見えないけれども、そういうことがあることをぜひ認識いただきたい。

・公共交通とバッティングしないということではないと理解しておりますので、そこは認識を改めていただきたいと思います。

Community ・mobi が社会的課題の解決ということで、私どもからも、高齢者の利用を増やしてい

Mobility かなきゃいけないということを私も先ほど申した通りでございまして、前回もお話差し上げた通り、コミセンの方と、法人契約をさせていただいておまして、4 月の利用は少なかったですが、6 月以降につきましては、100 名弱の 90 名ぐらい前後の方にご利用いただいております。

・これも高齢者の外出支援というところで、我々としては価値があったのではないかなと強く思っています。

・そういった意味では、まだまだ我々の方で、この mobi 自体が、完璧な交通ではございませんので、所謂本当に、この地区の社会課題の解決をするというところについて、兆しは見えているものの、そこまではっきりと数字が出ているかということ、それはそうではないと認識しております。

- ・皆様とも議論し、色々アイデアをいただきながら、どんどん利用者を増やしていくことが、我々の責務かと感じております。
- ・法人のところにつきましては、前回多田委員から、いわゆる一部の真ん中の浩養園とか、メガロスなどの商業施設利用者の方の移動が中心になってしまっているんじゃないかというご質問だと思うんですが、その点につきましても浩養園とか、メガロスもあるんですが、例えば、腎クリニックとかそういった法人の方も増えてきております。商業施設があるものの、病院に行くという高齢者の方であったり、病気の方々の移動支援ということも出来てきておりますので、この法人契約を、一部の店舗にどうしても頼ってしまっているという傾向があることは、認識しておりますが、もう少し増やしていきたいと思っております。
- ・公共交通機関とのバッティングにつきましては、必ずしもバッティングしないという、100%しないとは全く申しておりません。こういったデータや、ある程度のところが重要かと思いますが、住み分けみたいなこともできてると考えておりますということを説明した次第ですので、バス、タクシーのご利用者の方の部分を我々の方で、いわゆる需要を取ってしまったってことは全くないかっていうとそれはあるとは思いますが。
- ・ただ、傾向として、例えば、例として正しいかどうかあれですが、浩養園に行く際はmobiを使い慣れているが、帰りが食事をされた後で、自宅まで移動したいというニーズもあるので、そこについてはタクシー車両を多く配車いただいたりして、タクシーの新たな需要についても具体的に検証できておりませんが、そういったこともあると浩養園様から聞いておりますので、そのような形で、所謂マイカーではなく、公共交通を使うような習慣づけみたいなことをできていけばいいなと感じております。

後藤委員

- ・21 ページのアンケートですけど、ご利用された方に今後もこのエリアの交通手段としてmobiが必要かという問いにつきまして、92%の方が必要と答えています。ご利用された方は目的があって利用されているので、当然必要という回答になるのかなと思います。
- ・利用されていないこの地区に住んでいる方のご意見も聞いて、この地区に必要なのか、そういう判断も必要なのかなと思いますけど、その辺いかがでしょうか。

Community
Mobility

- ・先ほど申した通り、まだサービスとして、完全なものになっておりませんので、この千種エリアにつきまして、お客様のそのmobiというものを、認知的なところも含めてどうかというところについては、まだ改善の余地があると思っております。
- ・我々の方で、お客様の集客を行い、色んな形でお話をコミュニティセンター等ともさせていただいてたんですが、このような交通があることを知らなかったよという方々もまだたくさんいらっしゃいます。
- ・我々としては、広告とか、SNSを使ったりとかっていうものではなくて、他の地

域でやっているんですが、地元のコミュニティセンターに入っていって、もう少し丁寧に利用に近い形でご説明を繰り返していくということが重要かと思っております。

- ・先ほど申しました通り、ご利用になっている方にアンケートをとれば、それはもういろいろ目的があって使っているんだから、使いたいとおっしゃってるのは間違いないと思いますが、まだまだ掘り起こしが必要だと認識しております。

松本部長 非利用者となりますと、この地区にお住まいの方々の非利用者ということだと思いますが、この使い方を見ると、居住者ではない方々のご利用もそれなりにあると思います。その辺の割合ってわかりますか。

Community Mobility お客様のお名前の登録とか、お支払い登録はありますが、住所登録を任意にしている関係上、正確な数字は、特に把握できてないです。

- ・ただ、特にドライバーさんだと、大体利用される方の顔がわかってきており、居住者の方のご利用というのもどんどん増えてきていると思います。
- ・ただ、数字はありませんので、すいません。

堀委員 利用プラン割合をみますと 30 日定額制でのご利用が大きいということで、乗り放題パスの料金設定が、1 回当たりの料金に比べて格安だということが、功を奏しているのかなと拝見しています。

- ・いわゆる定期券料金というのは、ある程度、事業者が割引率ですとか、推定乗車回数というものを、自由に設定して、やれるということを認識した上だと思えます。改めて、この 30 日間の定額制 5,000 円という料金の制度設計の考え方を教えてください。

Community Mobility お客様が 1 人の場合、大体 20 回から、30 回ぐらいであろうという想定のもとに、それとワンタイムを掛けた時に、20 回では 6,000 円、30 回では 9,000 円。このレンジ幅の中で、お客様のご利用が、ヘビーユーザーの方ですらあるんだろうなと考えております。

- ・他の地域においては、実はヘビーユーザーの方の比率が高くて、1 回乗車を単価に直したときに、いわゆる 300 円を下回ってしまうケースが多いところがあるんですが、名古屋においては、ヘビーユーザーの方が、例えば、月 100 回以上乗られるとかっていう方の比率は多くございませんので、これとしては、この定額料金っていうところにつきましては、同意いただけるのかなと思っております。
- ・これは、名古屋初めてからの傾向ですが、名古屋の方々の金銭に対する感覚がシビアだということもあって、自分が乗られる回数と、この定額等を、うまく考えてらっしゃる方が多く、名古屋では都度払いをうまく利用されている方が多い。他の地域だと定額が 6 割など増えていくが、これが増えきらないというところはその辺りが原因かなと思っております。

松本部長 利用実態に合わせて設定しているということですね。ちなみにこの家族会員 500 円

というのも非常にお得な感じがしますが、こちらは大体会員の方に比べて 10 分の 1 ぐらいのご利用になってるということなんですね。

松本部会長 ・ このシステムの安定的な運用を考えますと、最大何人運べるかということが気になるんですが、実態として最大だと 1 日 200 人を超える利用ですね。そうすると、1 台当たり 1 日 100 人以上運んでますが、それに対して時間ピーク率が 10% ですので、1 台につき 1 時間当たり 10 人運んでいることになりましたが、これ最大どれぐらい運べるのでしょうか。あと、どれぐらいお断りしているのか、現状教えていただけますか。

Community
Mobility ・ この夏場ですが、ここである時間単位において、いわゆるお客様にご希望の時間内に車がありませんというのを返す比率が大体 20% ぐらいです。

・ そこから推定するに我々としては月間 6,500 人ぐらいが、この 2 台で営業時間内に運行できる最大の数字かなと考えています。この昼間のところがもう少し余裕があるので、上がっていく可能性はありますが、推定値がそれぐらいかなと思っておりますので、1 日に 200 名ぐらいであれば 2 台で運行してますので、100 名という形かなと考えております。

・ 他地区の事例ですが、大阪のご利用人数が多く、通常お客様にご不便をかけない程度で乗せると、1 時間 4 乗車。これは当然、相乗りも含んでいますので、4 乗車ぐらいだと 1 乗車 2 人で、8 人とか、ここがいわゆる時間帯におけるピークというか、最大値に近いと考えております。

・ 名古屋の場合、夕方いわゆるイオンタウン千種方面に集中して行く傾向があるので、そうすると当然ながら 1 乗車の人数が 3 人、4 人と増えますので、そういったときは、もう少し運べるのではと考えております。時間帯によってある場所に向いて行くという傾向が強い地区かなと考えております。

松本部会長 ・ そういう意味でも短いトリップというのは功を奏していて、それゆえに回転率を上げて、時間当たり多くの方が運べると。その中でも最大でも月 6,500 人ぐらいだろうと。

・ 昼間の時間帯をもう少し上げれば、それ以上を運ぶ可能性はでるが、そういう意味では、もう今すでに 6,200 人、この 10 ページのデータを見ますと、この 7 月は 6,283、去年も 6,388、6,419 ということでですから、この辺が最大値ってとこですね。

・ 可能性としては昼間の時間帯をいかに高めていくか、それから乗合率をいかに高めていくかといったところが、さらなる収益の増収という意味では課題になってくるということですね。

世良委員 ・ 16 ページの、移動先の周辺施設、実は千早にある、愛知県教育会館に定期的に業務がありまして、やはりバスを使ったり、駐車場が狭いため、それこそ公共交通機関を使うんですけど、この地図だと、イオンタウン千種店の近くに教育施設として、名古屋工業大学と名古屋市立千早小学校があります。

- ・地図のどこにあるかという、先ほどの5ページの、地図の水色の枠の外の、1.8kmと書いてあるところ、その真下に文とありますが、これが千早小学校です。三角みtainところが愛知県教育会館で、要するにエリア外ということになります。
- ・千早小学校まで乗って行きたいというのは駄目なのか、それとも良いのかという辺りがなんかちょっと曖昧なんじゃないかなという気がしました。
- ・この5ページの地図の水色のエリアって何かギザギザがあって、なぜこのギザギザがあるんだろうと。おそらく、小学校区・中学校区で決めたのではないかと推測します。おそらくこの後もう1つ、西福田地区の話もありますが、これも地区の学区といいますか、一定のその自治組織の中で提案されてきた経緯があるってのは承知しておりますので、この千種のこのエリアがどういう、オリジンといいますか、誰が発案して誰が意見をしてって言うところ、興味があるところです。
- ・この地図の枠外の外の施設を利用した人は、やはり利用したいという意見があるでしょうし、右下吹上駅の利用者がなぜ少ないのかという質問をいたしたことがあるんですが、それについては、今日の後の議題になると思うんですけど、参考ですか。
- ・参考、吹上駅周辺乗降場所の利用状況を見ますと見事に、吹上駅中心に、時計のアナログ時計に例えて言うならば、3時から6時までの間の、この右下の4分の1のところは見事にエリア外で、しかしながら、それ以外のエリアが点在しているということ想定すると、当然ここにも、目的地にしたいというのが出てくると思うんですね。
- ・その利用者の人の意見と同時に、その枠外の人意見なんかも、聞くべきではないかと思います。逆に、もうちょっとこう、利用者にとっては、エリアの中か外かってのはわかりませんが、もう少し四角にするとか、学区に必ずしもこだわる必要はないと思うので、この5ページの吹上の右下の欠落してる四角の部分は、エリアになっても、利用者目線で言うとおかしくないだろうと思います。むしろ入れてほしい。
- ・長々と申し上げましたが、スタート地点の発想をも含めてご説明いただくと、参考になると思います。

Community
Mobility

- ・16ページの仮想乗降ポイントの件につきまして、教育施設と示しているところに、千早小学校が入っている点につきましては、これはHの乗降場所をご利用いただければ千早小学校に歩いていくことが可能ですという意味で書いている表現ですので、必ずしもここがポイントになっているという表現ではないという点は、不適切な表現かもしれませんが、そのようになっておりますのでそれをご承知おきください。
- ・エリアの考え方ですが、当初始めたときに、委員おっしゃった通り、学区という形を中心にこのエリアを設定したということですので、なので少々いびつな形をしているというご指摘については、その通りだと思います。

- ・このオンデマンド交通は吹上駅のところも入ってくるんですが、当然ながら、エリアを住民の方々のご要望に合わせて、広げていけば広げていくとどんどん広がっていった、さらに拡大していくということで、このオンデマンド交通は、できるだけ限られたエリアの中で、相乗りさせて、まわしていこうというところでございます。
- ・そういった意味では、住民の方のご意見を伺いしていくと、どんどん広がっていき、タクシー協会やバスの方々等、いわゆる公共交通との住み分けということも考えていかなきゃいけないという、かなり複雑な問題になると思っております。
- ・今後、未来永劫このエリアということではないと思うんですが、それについてはきちんと関係者間で議論をしていき、またそういったことをできるかということ、後半で求めていきたいと思っておりますので、その中で検討していければと考えております。
- ・サービスを提供する側が、自由勝手にエリアを引いても良いというのではないなと思っております。先ほど、ご指摘があった通り、ご利用いただけてない方々の、ニーズをお伺いするという、利益相反になるような矛盾したところも考えながら、どうエリアを設定していくか、どう既存の交通事業者等住み分けをしていくかという極めて難しい問題だと思っておりますが、これについては多分答えはないと思うんですけど、最適解ということを求めていくことが我々の使命と考えております。

世良委員

- ・利用者としては、例えば、5ページの地図で、錦通まで入っている部分と、広小路道路の一部分、やはりいびつです。利用者としては、この実証実験の評価として、面的にわかりやすい。例えば、この右の東の外れ、この春岡のあたりは、直線で春岡地区と、左上の新栄のあたりについても非常に線を引きにくいでしょうけども、例えば、新栄の交差点。この153号の斜めに走っている道路と、黄色い上の線と、ここまで広げれば、逆に減らしてもいいですよ。
- ・利用者が少ないところは減らしていいし、言いたいのは、ユーザーとしては、わかりやすいような扱いをしていただきたいという意見です。

松本部会長

- ・この区域がわかりにくいといったような声は届いてますか。あるいは、当然、遠くまで行きたいという要望があると思いますが、区域境まで行ってくれとか。それはともあれ、区域がわかりにくくて、どこからどこまで乗れるかわからないみたいな声はございましたか。

Community
Mobility

- ・アプリ等で地図をお示ししているので、エリア外の方がご利用になりたいって思いはありますが、わかりにくいという話は、私が把握する限りにおいてはなかったです。

松本部会長

- ・実証運行ということで、課題があれば見直していくということですが、いびつな形ではありますが、実際にアプリ上で仮想バス停がわかるということで、今のところその辺のいびつな形がゆえに不便をかけているということはないかなという判断ですかね。

- ・ただ、今後運行していく中で、課題として見えてれば、エリア見直しというものもありうるということかと思います。飛び出ることはできない、あくまでもエリアの中ということです。

加藤委員

- ・前回も申しましたけど、何かこれは学会のような雰囲気があって、皆さんもっと社会的に役に立つとか、たくさんの方が利用していただくためにどうしたらいいかということを考えておられるんで、こういうことを mobi と同じように他の交通機関でもやったら、名古屋の公共交通はすごく利用が増えるんだろうなと思います。それぞれの交通機関がこのぐらいデータを出していただけたらもっといろいろ言えることがあるなと強く思います。mobi さん幸せですね。これだけのメンバーに真剣に考えていただいて、本当にありがたいことだと思います。本当の公共交通は、こういうことを言うのかなと思います。
- ・ただ、これが税金投入でやられているんだったら非常に意味がある議論だと思うんですが、何も税金投入していないので、もちろん地域公共交通会議は社会的に意義があるかどうかということを含めて考えてやることであると、既存の事業でできることを、例えば、ダンピングしてるとか、そういうことであったとしたら、問題で、そこは特にきちんと検討すべきだと個人的に思っています。
- ・それから、都度払いと 30 日間 5,000 円というのがあるわけですが、30 日間 5,000 円だったら、結局何人いれば、2 台の運行ができるかということが、単純に掛け算、割り算で出せる。
- ・何人集まれば 2 台運行できて、その人たちが、乗る、乗らない関係なく、それだけ払ってくれるのでできるという方式は、全国的には見受けられる。ただ、そういう方が全員乗ってくると、一般には乗り切れないので、キャパシティが問題になる。
- ・また、今の 30 日 5,000 円で、1 日だと、1 台 100 人ぐらいしか捌けない。
これだと、30 日 5,000 円ではできない。できないから値上げするとか、社会的な意義があるから支援すべきだとかそういうことを言っただけでいいところでは
す。
- ・したがって、30 日 5,000 円を 100 人が支払ってくれたらできるのかできないのかというのは知りたいところです。
- ・もう 1 つは、都度払いであったとしたら、1 回 300 円だとすれば、回転率が問題になりますよね。運賃と回転率がいくらだとどうなるかということは、ある程度、このあたりだったらいけるけどこの辺りだととてもいけないとわかる。そういうことを検討して運行されているのかどうかは確認しておきたいし、その辺の見通しは教えていただきたい。
- ・今後どのように考えていったらいいのかがわかりやすいと思いました。
社会的に生き残るというのは、キリがないというか、エリアのこともキリがない。
- ・今このような色んな制約の中でやっておられることは理解しますが、その制約の

中で、今のような話はどのように考えておられるのか、お伺いしたい。

Community
Mobility

- ・ご指摘の通り、30日5,000円だとか都度払ってというところの運賃だけで、運行の原価がすべて賄えるかというそれは現時点での計算でも賄えておりません。
- ・ただ、法人契約等の場合につきましては、これはいわゆるライド数を事前に買っていただくという形になりますので、当然ながら、ご利用になられる方の法人の何となく見込みよりも少なかったりですとか、あと、広告宣伝費的な部分も兼ねて、ライド数を前払いで買うという形になってきますと、いわゆる実際お乗りになった方々に対する掛け算ではなく、期待値というか、今後出てくるであろう方々の数字も込めて出てくるので、運賃収入っていうのは相当上がっていくのではなかろうかという試算でやってみました。
- ・さらに、このmobiのコンセプトをご理解いただきまして、いわゆる商業施設様等からは、いわゆる広告宣伝費的なところっていうのも、いただけるものだと感じております。
- ・現在も広告宣伝費ということが、今年度、入ってきたということもあって相当赤字幅が圧縮されております。そういった形で、運賃だけではなく、払えるところの収入でさらに言うと、住民の方々とか、いろんな方々のご協議をいただきながらこの交通を、何とか一生懸命、いわゆる採算を維持できる見通しを立てなきゃいけないということを考えながらやってきた実証実験の中で、ある程度採算の見込みが立ち、本格運行について検討しております。
- ・運賃見直しという点で言うと、昨今、物価が上がっておりますので、運賃の値上げについて検討すること自体は避けて通れないものだと考えております。実は、この本格運行する前の段階で、ご利用なってらっしゃる方々のところに、運賃の値上げすることについては、ご意見等をお伺いしております。
- ・ただ、我々として獲りたい層が、ご高齢者の方々というところを考えている中で言うと、過剰に運賃を値上げしたり、例えば、このサブスクの金額を一気に倍に上げると払える方が限られてくるので、そういった、いわゆるその他交通に対してたくさんお金をかけられる方々の層だけの交通にするべきかという点については、この千種mobiについては、富裕層をターゲットするようなものでもないし、観光客だけをターゲットにして1日周遊券を売った方がいいというエリアもありますが、千種はそういうエリアではないと認識しておりますので、その中でどういう最適解が見出せるか、今後も検証していきたいと考えております

加藤委員

- ・運賃は一番気になるところ。この後運賃検討会で大きく議論することはないと思いますが、その辺りの見通しがある程度わからないと、こちらとしても考えようがない。結局、そちらで採算がとれるとか、とれないけどやりたいかやりたくないかそこだけで決められると、非常に困ると思っています。
- ・事業者がこういう協議会を通さないでやれることであつたらいいんですが、ここで

議論する場合、例えば、4条で行かれるとしたら、通常は申出後6ヶ月後の退出ですけど、この会議で検討して皆さん納得していただければ30日退出にできる。

- ・そういう意味では、もしかすると30日退出を迫られるようなことだってあり得ると思った際に、一体それはどういう意思決定がされるのかということが、非常に私の中では気になる。
- ・当然私としては、赤字を埋めていただいて、きちんと健全経営していただきたいなという思いはありますが、このサービスが、それなりに意味があることだと思っているので、逆に言えばそのために、どのくらい乗らなきゃいけないのかはある程度、やはり示していただいた方が、議論がしやすいです。
- ・エリアの件は、広げたりというより、今の考え方はどういう考え方ですか。単純に何学区って言うていただければ、別にそれでわかりやすいです。

Community
Mobility

- ・今は、学区単位で、このエリアでやっていこうと思っております。集客するに当たり、学区単位のコミュニティセンターですとか、地域の方々の集会に呼んでいただいておりますが、これを超えてやっていくとなると、どこの地区は呼んで、どちらか呼ばないとかっていう形も出て参りますので、今はまさに千石コミセンの吉田委員がいらっしゃいますがこの地域の中での、集客をやっていこうという経営方針で今進めています。

加藤委員

- ・地区ごとにいろんな検討をやっていて、回覧版が回るとか、寄合もやるとかが普通で、地域密着でやっていかれるってことを、ここで表明されていると思えばいいと思います。
- ・ただ、当然その中だけで動いてる人がそう多くないというのはあるんでしょうね。ある程度このエリアからどこへ行きたいかを配慮した時には、ここから運行が外に出ることもあり得るのは担保しておいた方が良いのかもしれませんが、現状この中で閉じて運行するということと、どこか外へ行かれる場合はどこかの駅で乗り換えるということ、を、奨励していくことになるんですかね。
- ・千石、千種学区を中心と言ってますが、他の学区に行っているのか教えてください。そこが曖昧だと拡大していく可能性があります。どこでやってもそうですが、もうちょっと来てくれたら乗るのに、どうして来てくれないのと必ずなります。

Community
Mobility

- ・基本的に小学校区と一致しています。千石学区、千種学区、内山学区でございます。

松本部長

- ・それは明確でよろしいかと思います。地区の方にとってもわかりやすいということですね。

吉田委員

- ・これまでの利用状況としては、私どもは今、コミセンを主体でやってるんですけど、いわゆる駐車場を使う人が多いです。コミセンの駐車場ですね。
- ・それは、交通的には良くないということで、もう一切止めないことにしてます。そのために、駐車場のあるところからこちらに来てくださいという形をとってるんで

すけど、それで今どれだけの人数というのがちょっと、使用人数がまだまだ少ないんでいいんですけど、これ以上増えたらどうしようかなという感じはしてます。

- ・今、これ以上倍までいっちゃうと、私達では、管理できないので、その辺は名古屋市とも検討しなきゃいけないところだとは思いますが。
- ・あと、年齢層がちょっとわかりにくく、一応、コミセンの方に関しては、年齢を入れてくれという形はとってますので、それ以外の方、ご自分でやられる方は、年齢を入れてないと思います。
- ・そこら辺が、一体どれぐらいの方が使用して、データがちょっと取りにくいというのがあります。アプリにしても、年齢・住所を入れるような形をとっていただくともう少し私どもも把握しやすいんじゃないかなと思います。

天野委員

- ・いろんなご意見が出てますけれども、いつもこういう会議で、利用者はどんどん際限なく便利にしようという意見になりますし、事業者としては、私どもタクシーも相乗りやっておりますので、当然、コスト的に、2台を3台にするということは、コストが5割アップになる。
- ・つまり、利用者の方も、そもそも安く使ってるんだという認識で、やはり良識ある、要するに高いお金を出せるならば、タクシーを使えばいいわけです。ここにも15分以上待たされたとか、いろいろありますけど、相乗りだから、当然安い分だけ時間を損するといえますかね、余分にかかる。
- ・時間がかからない状態であれば高くなる、これは今の世の中としては常識だと思います。いわゆる最大公約数、それをどのようにしていくかというのは、この場じゃないかと思っています。

世良委員

- ・私自身、元々専門は、都市交通計画でしたが、mobi という存在、正直なところ知りませんでした。
- ・しかし、旅先の大阪で広報を見ていると、mobi というものがあると認識しました。インターネットで検索してみましたが、全国各地にあり、料金体系が違うみたいです。なお、実証実験か本格運行なのかよくわからないが、池袋ではもう中止してました。
- ・ユーザーの立場で非常に重要だと思うのが、運行しなくなることが1番困ること。そういう意味で他都市の状況も知りたいです。急な質問なので資料をご用意いただいていないのは重々承知しているが大阪の例や、特に中止してしまった池袋の状況が聞きたいです。

松本部長

- ・4条に移行する際の持続可能性という観点からの検討に必要な情報だと思いますので、他の自治体での例ということでご紹介いただけますか。

Community
Mobility

- ・本格運行に移行した地域につきましては、京丹後市において4条に移行し、今運行させていただいております。
- ・本日、この会議体でご承認いただければ、名古屋は日本で2番目の場所に、大都市

では1番目になります。

- ・先ほど、委員から話があった豊島区の件ですが、池袋は走っておりません。豊島区の池袋を除いた地域で走っており、訂正いたします。もともと1年目は弊社のWILLERという、私どもの親会社でございますが、WILLERの実証実験として開始をいたしまして、2年目につきましては豊島区の実証実験として、我々の実証実験を、豊島区が引き継いでやられたものです。
- ・税金等は投入されてなく、形式上は我々が運行も含めてサービスを継続したと思われませんが、あくまでも豊島区の運行実証実験でございます。
- ・その実証実験を終了するという判断は豊島区が行い、弊社の判断ではありません。
- ・豊島区の地域公共交通会議の資料等は既に、ホームページにアップされているかと思いますが、エリアにつきましては当初いろんな想定を持って選んだのですが、千種区と同じか少し小さいぐらいのエリアだったので、このエリアにおいて、いわゆる事業採算性を取っていくためには、いろんな工夫が必要。
- ・工夫が必要だけでも、交通事業者であったり、そういう関係者の方々のご理解を得るに至らなかったという事情があるので、これ以上、継続することについては、あまり実証実験の意味がないという判断で、豊島区は中止にしています。
- ・オンデマンド自体を否定するものではなく、今後豊島区の他の地域で運行を検討していくということで引き続き、豊島区のオンデマンドの検討するメンバーになっております。
- ・他地区の例でいうと運賃が違うという点につきまして、当然のことだと思っております。都市部と地方部で、当然ながら、運賃も違いますので、大阪は500円という形でやっていますが、その得る経済状況、収入とかそういったことも違いますので、そこについては臨機応変にやっております。

橋井委員

- ・12月から本格運行とのことだが、高齢者に対して少し優しくなったと感じます。だが、障害者に対してはまだまだ優しさはないように思います。
- ・その点で、本格運行に対してなかなか賛成いたしかねます。
- ・今後は車が変わったり、あるいはアプリとかが、例えば、私のような視覚障害者が音声でできるように、そういう配慮ができればと思いますけど今現在では、なかなか賛成できないと感じます。
- ・ご存じとは思いますが、この4月から障害者差別解消法は改正されて、民間事業主にも、合理的配慮が義務となりました。
- ・それに対して、障害者から、また何かこういったものに対して、利用する時に利用できないとか、そういうところには、きちんとした説明が必要だと思うし、名古屋市の障害者サービス相談センター、そちらの方へ相談が行かないことを私は願っておるところでございます。

松本部会長

- ・貴重なご指摘いただいたと思いますが、いかがでしょうか。

- Community
Mobility
松本部会長
- ・その点は、運行事業者の 2 社と相談しながら、委員のご指摘の改善ということを今後も図っていきたいと考えております。
 - ・音声案内や車椅子でのご利用が可能になるとか、ぜひそういうのを検討いただければと思います。
 - ・それから市としては当然ですが、障害者の方々に対しての mobi 以外のサービスというのもご提供いただいてると思いますので、すべてを mobi でというわけにいかないと思います。
 - ・すべてをバスでということにもいかないと思いますが、その代替の手段というのを必ず確保いただく、そしてその手段があるということをしっかりと周知いただくことが大事だと思います。
 - ・mobi さんや他の交通事業者さんとその情報を共有して、もし mobi さんに問い合わせがあった時に、こういう状況で乗れないのですが、このサービスがありますというようなご案内ができるっていうのは非常に大事だと思いますので、ぜひそういう連携した体制をとっていただければと思います。橋井さんぜひ、いろいろとご注文、この後も言っていただければと思います。どうぞよろしくお願いします。ありがとうございました。
- 多田委員
- ・加藤先生のご意見の確認ですが、ここでは事項 1、事項 2 とありまして、どういう場所でやっていくのですか。これは名古屋市さんにも確認したいですが、この部会でやっていくということによろしかったのかということの確認です。1 も 2 も含めてでございます。
 - ・1 の部分の利用者数でございすけれども、冒頭私からいろいろ意見を言わせていただきましたが、利用プラン別の割合ではなく、住民の方々が実際どれぐらい利用されてるのか、しかもその年代別はどんなのですか。ここをしっかりと示していただいて、次に繋がる議論になるように、ぜひお願いしたいと思います。
 - ・事項 2 のですね、地域交通サービスのあり方の継続的な検討。素晴らしいことが書いてありますが、これ具体的に何を言ってるのか、全くわからなくて、今後いろいろ話が、ひょっとしたら部会の中であるのかもしれませんが、この都市部に限らず、名古屋市さんの周辺部に行くといろんな交通空白地域があるかと思います。そういったところで、mobi さんと名古屋市さんがうまく手を結んでいただいて何ができるか。そういうこともやはりこれから考えていく必要があろうかと思いますし、そこでタクシーに何ができるのか、またタクシーではできないこと、公共ライドシェアというものが今よく言われてるわけですが、そういったものにどうやって、mobi さんとして対応される、お考えがあるのかなのか、これもこの部会の中で申し上げたことがあるのですが、その地域の事情に応じたアプリをいかに自治体の皆様方に提供していただけるのか、これもやはり将来の大きな課題だと考えておりますので、できるできないは別にして、そういうことも今後ご検討いただければと思

います。

Community
Mobility

- ・ 事項 1 の利用者割合等につきまして、資料が不足しておりましたので、次回以降ももう少し詳細にご議論いただけるような形で、提示したいと思っております。
- ・ 次に地域交通サービスあり方の検討というのは、まさに多田委員ご指摘の通り、千種区につきましては、空白ではない地域かもしれませんが、そこですらこのような問題が出て参りましたので、今後いろんな地域ですとか、いろんなところでの、ご議論があるかと思っています。そういったところを交通事業者様であったり、自治体の皆様であったり、さらには利用される方々含めて、我々と今年は継続的に議論をさせていただいてというお願いだとお考えいただければと思います。
- ・ ライドシェアや今回の運行も、各タクシー会社さんをお願いしている関係がありますので、ライドシェアって言葉はあまり使うのは適切ではないかと思うのですが、日本各地におきましては、既に交通事業者様がない地域での、mobi の展開等もやっております。自治体様の町営バス村営バスみたいところに、このシステムを導入していくこともあれば、その中で自家用有償制度的なものをお使いになれるようなこともご検討されている地域もあります。
- ・ 地域ごとに交通需要が全く違うので、システム側のサポートであったり、お客様にご利用いただけるための仕組みづくりをサポートしていく役割を担っていきたいと思っております。

松本部会長

- ・ 名古屋市として連携の仕方とか、サポートの仕方とかいったところで何かご意見ございましたか。

前川委員

- ・ 名古屋市地域公共交通計画での位置付けで言えば、今回の事業は葉の部分になると思っており、そこをどのようにしていくのかというのは課題だという認識であります。今回の千種 mobi については、市内で民間事業者の方が取り組み、チャレンジをされるということでもありますし、実態として動いていくので、いろんなアンケートもとられると思います。我々もそこからいろんな情報を得たい部分もあるし、我々がその葉の交通をどのようにしていくのか考える上でも、引き続き、一緒に検討させていただければと思います。

松本部会長

- ・ 利用者に関しては属性という意味で、ぜひアプリで登録しながら、そういう属性が取れるように改良を進めていただければデータが取りやすくなると思います。
- ・ 事項 1、事項 2 も含めて、前川部長からもご発言ありましたが、この地域公共交通会議で議論を進めていきたいということだったと思います。
- ・ 地域公共交通会議の中で、これからも mobi さんの報告等受けながら皆さんで協議を進めるということになると思っております。

多田委員

- ・ 27 ページでございますが、法人契約されている方がいらっしゃるということで、そこを使われる方って、無料でよかったのでしょうか。
- ・ 無料という運賃の位置付けは、道路運送法上どういう位置付けになるのかという単

純な疑問ですが、愛知運輸支局さんにご見解いただきたいと思います。

- 宮川委員
- ・内容の確認がまず必要になると思うのですが、乗合を行うにあたり、誰が運賃を負担するのかは、今回の場合、例えば法人契約の浩養園さんであるとか、実際の利用者になるのかってところは問わないです。
 - ・法人契約で、例えばイメージ的には乗り放題パスを複数枚契約していただいて、それをそれぞれ法人契約した対象が、指定した人を運んでくださいってことであれば乗合になると思っております。
 - ・また、別の話としてよくあるコミュニティバスで、1日無料乗車券や、特定の方についてカードを見せると無料とか、そういったものについて運賃上割引扱いになると思っています。
 - ・考え方によって異なるかと思うのですが、いずれの場合も、運賃料金検討会の中で、取り扱うことは可能だと思っております。
- 松本部長
- ・それはここに書かなくていいですか。
- 宮川委員
- ・法人契約に関しては、乗り放題パスを複数口契約して、その法人が、利用者の方を指定して、乗せてあげてくださいと使えると認識していたのですが、もしそうでないとしたら、そこを書いておく必要があると思います。
- 松本部長
- ・届出上に必要な記載と、それからこの公共交通会議で皆さんに知っていただくという意味での記載があると思ってまして、今は記載がないですが少なくとも法人契約されているところへ行く場合は、利用者としては無料で行けるってことですよね。
 - ・ただ、これ全然そういうのが見えないですね、今の段階では。
- Community
Mobility
- ・こちらは、法人契約という新しいスキームを作った時に、既に話をさせていただいた中で、宮川委員がおっしゃった通り、いわゆる施設の方が、この乗り放題パスを買っていただいて、その中でご利用になる方々に提供するということですので、弊社としては、ご本人からではないでしょうが運賃はいただいているので、この運賃の中での制度だという認識で進めておりました。
- 松本部長
- ・運賃制度上の解釈としては今のままで良いと思います。愛知運輸支局への届出ではこれで良いのですが、利用者から見るとそれがこのままだと見えないです。300円か、1ヶ月パスかということですが、付け加えるなら、法人契約した所には無料で使えるということですのでよろしいですね。
- 白木委員
- ・名古屋商工会議所の立場として申し上げたいと思います。いろんなリスクがまだまだある中で、今回新たなトライをされると受け止めをさせていただいております。名古屋が最先端モビリティ都市といったものを目指す中で、名古屋商工会議所としても、この取り組みがうまくいって欲しいなと思っております。商業的にも、いろんなビジネスの活性化に繋がるという期待をしていますし、地域にお住まいの皆様が、利便性が高くなって、いろんな活性化が図れるというのは、まちの魅力、まちの力に繋がっていくと思うところでございます。まだまだ狭いエリアでの取り

合いになると思いますけれども、ぜひそういった中から、次の課題と、活力も合わせて引き出していただき、さらに先につなげていただければ。商工会議所としてもすごく期待をしたいというところでございます。よろしくお願いいたします。

松本部長

- ・商工会さんからも期待されているということですが、公共交通というのはどちらかというと、必要な移動を提供するということになりがちです。特に公共が関わると、いわゆる must の移動をどう実現するかというところに注力すると思います。そういう意味で、名古屋市は、ほぼ交通空白がないということで、特にこの千種区においても、名古屋市として、これ以上の交通サービスに税投入するということは、今の段階での必要性は感じてない。
- ・ところが、そこに対して、より高いサービスを民間事業として参入してくれたという、これ素晴らしいケースだと思います。商工会さんもそこに対して期待をしている。
- ・より高いサービスに対しては千種区の方々、このエリアの方々にとっては、生活の利便性が向上すると、魅力も向上する、あるいは来街者にとっても向上すると。ただしそこは行政がやれることではなかったのですが、民間さんがやってくれるんだという、本当に素晴らしい取り組みだと思います。そうすると、must の移動だけではなくて、want、やりたい移動も実現しつつあるのだなと思いますし、こんなのがどんどん、どんどん広がってくればいい。
- ・ただ交通事業という視点から言うと、なかなか採算はとれない。難しそうだと。ただそこに対して、地域、交通事業者、そして行政、三位一体になって努力しながら、そして皆さんで育みながら、よい循環を生んでいこうということだと思います。
- ・そのために、このような会議の場があって、この会議の場は市としても設けましようという形になって本当に良い形だと思っています。
- ・一方で、持続可能性という意味では心配で、先ほどの収支状況ということで 24 ページをお示しいただきました。これで黒字になっていけば言うことないのですが、黒か赤かというのは実は重要ではなくて企業としてどう判断されるかということだと思っていますが、やっぱり聞きたいのは、この地区で、社会的課題も含めながら、千種区の方々の利便性を高めるための交通事業をこれからも続けていきたいのだという、その強い思いはあるということによろしいですね。
- ・それが大事でそして地域とともにそして行政とともに支えていく、育んでいくそんな姿勢が望まれるのではないかと考えております。

世良委員

- ・実は社会福祉や障害者施策に関しても、色々に関わりがありまして、障害者や高齢者の方であるとか、いわゆる弱者に対してのご配慮もお願いしたいと思います。
- ・先ほど質問した時に、地図が Web で公開しているからそれで十分というように感じましたので、目の見えない方もいますので、障害者をはじめとした弱者の方にご配慮いただきたいです。

- ・ 21 ページ下から 3 行目、今、学校教育、インクルーシブ教育の中で、運転手ということは絶対使いません。やはり人権尊重のためには、運転士ですよね。
- ・ 交通局もそうされているとお聞きしたのですが、そういったところにも敏感に、これおそらく書かれた方のそのまま引用されてきたのだらうと思いますが、不適切まではない、やはり 1 番の弱者に、目を向けていただきたいということを申し述べておきたいと思います。

宮川委員

- ・ 制度的な所について、加藤先生がお話しいただいたところではございますが、4 条運行について、現状実証実験的に行っていただいても大丈夫ですし、いろいろ条件があるとか、その他実際に運行するにあたって交通事業者さんにはいろいろと、より高いハードルが求められるところはございますけども、そういった形で運行していただくのは全然問題ないと思っております。
- ・ ただ、4 条について、特に運行事業者さんについては、21 条より比較的重たい形で受け止めていただいていると思っておりますので、こちらの方もありがたいと思っておりますし、皆様方にもそのあたりご認識いただけたらと思います。
- ・ 区域運行につきましては、現行の制度上申し訳ないですけど地域公共交通会議で、地域交通の成功も含めてですね、少なくとも地域にとって、あってもいいね、あったらいいねぐらいのことが確認は必要だということ踏まえた上で、25 ページ、26 ページにあるようなことを、地域公共交通会議で確認していただいた上でないとちょっとこちらで認可できないということになっておりますので、ご認識いただいた上で議論をお願いしたいと思います。
- ・ その中でちょっと細かいところで恐縮ですけども、使用車両のところでも常用車ってありますけど、これ車でよろしいですね。
- ・ 運賃協議会ですけど、27 ページの利用者はシステムが使用した運行事業者って書いてあるのですが、この趣旨は、デマンドシステムに予約すると、名鉄さん、あんしんネットさんのどちらが来るかわからないので、システムの方が選択した事業者さんと契約していただきますよってという趣旨で書いているってことだと思うのですが、そのように考えてよろしいですか。

松本部長

- ・ 皆様方にこの後、ご承認いただくこととなりますが、その際にこの実施概要 1 から運行区域、実施概要 2、この内容を今一度ご確認いただきたいということであります。

鶴田委員

(代理人：大場氏)

- ・ 千種区役所としては、営業区域や採算性、社会的意義、そういった多くの意見があるのは重々承知しておりますけれども、やはり地域のこういった公共交通機関、交通網を提供していただくということは地域の住民の方にとっても非常に喜ばしい話だと考えております。今後の取り組みについて期待しておりますので、よろしくお願いいたします。

松本部長

- ・ それは地域にとっては、皆さんに喜ばれる交通手段だということですね。

殿島委員

- ・ 高齢者を代表して一言申し上げます。時代としては進めるべきだと思います。

- ・私の例でいうと、現在、市交通の地域巡回バスがあり、私にとってはそれが最適な選択です。だけど、バスがない 500 メートルぐらい先になると不便です。
- ・私の考えですが、この千種区に限って限定された最先端の進め方ですので、進めるべきだと思います。
- ・どんな線引きをしても、外れる人がおりますので、そこまでの議論まで進めるとなかなか進まないです。

松本部会長

- ・より便利なサービスが民間事業者によって提供される。ただし、それは黒字になり得ない、なり得ないわけじゃないかもしれませんが非常にハードルが高い。
- ・ただ、重要なのはそこを、事業者、地域、そして行政、みんなで育んでいくのだと、ここに価値があると思っておりますので、そういう意味で、もうあとは mobi さん頼みますよというものではないのです。
- ・この場で皆さんの合意を得るということは、皆さんが関係者ですので、これからも見守っていかないといけない、見守るだけじゃ駄目ですね。育んでいかないといけないということを、その責任もしっかりと認識いただければと、それが地域公共交通会議の役割、重要な役割と思います。
- ・今回は 4 条の合意ということでございますので競合がないか、それから交通管理、道路管理上問題がないか、一言ずつ、ご発言いただければと思いますが、交通事業者さん、いかがでしょうか

天野委員

- ・現行の千種の運行について、問題ないと思います。
- ・最先端とおっしゃっているけども、タクシー事業者も実は相乗り利用ができます。このサービスをいつ開始するかということで、今の mobi さんの、運行状態とほぼ等しいような、しかも運賃はタクシー運賃の 4 割引。つまり、mobi さんと一緒の値段になります。障害者の方、車椅子の方、みんな対応できるよねということを、今取り組んでおりますので、それも名古屋市さんも先生方もぜひ頭に入れていただいてですね、これからの展開をお願いしたいと思います。

浅野委員

(代理人：吉田氏)

- ・千種については、大きな問題はないと、認識しております。データとして詳しく取ったわけではありませんけども、そういう声が特には大きくはないということで認識をしておりますので、よろしいかと思います。

堀委員

- ・今回のエリアに関しては資料でも示していただいた通り、既存の市バス路線との平行した利用というのは、限定的というか、少ないと認識してます。
- ・ただ 1 点、23 ページの総括の中で、他運行形態との役割分担も確立してきておりますというところは、私どもの路線を意識しての一文かなと思いますが、ここについては少し踏み込み過ぎだと思います。
- ・私どもとしては、そこまで確認は取れてないという感覚がありますが、現状においては、利用状況としては、それほどの競合は起きてないと認識しております。

松本部会長

- ・では競合は、幸い、それほど大きく起きてはいないと。認識されるほどの問題はな

いということだと思います。道路管理上の問題ないかというのは、すいません確認させていただきたいと思います。

佐野委員 ・使用される車両も乗用車ですので、道路管理上は全く問題ないと思っております。

金崎委員 ・交通管理的にも問題はないと考えております。

(代理人：中尾氏) ・警察的には先ほど当初データの高齢者のところがちょっとまだ課題ってことで、やはり高齢者の事故が多いので、高齢者の方がもっと利用してもらえるような制度になってもらえばいいと思っております。

松本部長 ・その点は、ぜひ地域と一緒に頑張って高齢の方にもっと使ってもらえるような、特に昼間の時間帯には余裕がありますので、そこを使っただけのように、一緒にやればと思っております。

・行政としてもやれることがあるかと思しますので、行政もサポートいただければと思います。

・大体ご議論出尽くしたところでございますが、橋井さんがちょっと賛同しかねる、今のままでは賛同しかねるということでございましたが、それ以外は特にご異論ないと思っておりますが、採決させてもらうということによろしいでしょうか。橋井さん、採決取った方がよろしいですね。

・賛同できないという方もみえてございますので、挙手をお願いしたいと思います。事務局数えていただけますか。

・それでは、mobiさんの本格運行、4条運行に移行する件。
資料で言いますと25ページ、26ページ、27ページとなります。

・ただし、運賃に関しては、法人契約した場所に行く場合には無料ということが、ここには抜けておりますので、それは道路運送上の手続きではないのですが、利用者から見た場合にはそういう表記があるということを含めまして、4条運行に移行することに関して、ご承認いただける方は挙手をお願いいたします。

・よろしいですか。3分の2以上が議決ということでございますので、今回の件は、公共交通会議として合意に至ったとさせていただきます。

どうもありがとうございました。

・いろいろ皆さんからもご注文いただいております。それから今後、こういう場でぜひ育むという意味で皆さんと意見交換しながらよりよいものにしていければと思っておりますので、引き続きデータを取りながら、この場で皆さんと協議できればと思っております。

《名古屋市地域公共交通協議会地域公共交通部会規程第5条第3項に基づき出席者の3分の2以上の同意で承認》

◆運賃料金検討会（西 12B 会議室）資料 2

運行事業者：名鉄交通第三株式会社

- 前川会長
- ・令和 5 年 10 月 1 日以降、運賃等の協議を行う際は、地域公共交通部会ではなく、道路運送法第 9 条第 4 項に基づく、運賃料金検討会において協議を行う必要とされております。
 - ・千種 mobi 本格運行に向けた運賃料金について、Community Mobility 株式会社から説明をお願いします。
 - ・運行事業者は、名鉄交通第三株式会社と株式会社あんしんネットなごやの 2 社でございますので 1 事業者毎に協議させていただきます。

Community
Mobility

- ・資料に基づき説明

宮川委員

- ・安全確保に留意して、運行していただきたい。

吉田委員

- ・安全遵守で運行していきたい。

《運賃・料金について全会一致で承認》

【委員入替】

運行事業者：株式会社あんしんネットなごや

Community
Mobility

- ・資料に基づき説明

宮川委員

- ・安全確保に留意して、運行していただきたい。

朝倉委員

- ・安全遵守で運行していきたい。

《運賃・料金について全会一致で承認》

松本部会長

- ・運賃料金検討会が終わったようでございますので、市の方からご報告をお願いいたします。

事務局

- ・千種の mobi について、運賃料金検討会を開催いたしました。資料 2 でお示しいたしました内容で承認をされましたので、報告をさせていただきます。

松本部会長

- ・承認いただいたということで、皆様方ご承知おきいただければと思います。どうもありがとうございました。それでは西福田実証実験について、事務局からご説明お願いいたします。

事務局

- ・前回 6 月 11 日の名古屋市地域公共交通協議会部会の際に、西福田実証実験につきまして多くのご意見をいただきましたが、その前段として報告事項の「交通支援制度の検討」を先にご説明させていただきたいと思うのですが、よろしいでしょうか。

◆交通支援制度の検討について **資料 4**

- 事務局 ・ 資料に基づき説明
- 松本部長 ・ 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。
- 多田委員 ・ 意見ではございませんが、参考の方の A3 の資料ですが、案 1 の蟹江町の事例について、事業区分が一般乗合旅客自動車運送事業となっておりますが、無償運送でございます。道路運送法の適用は一切受けません。それから、案 3 の空きタクシー活用事業、これも一般乗合旅客自動車運送事業となっておりますが、これは普通 4 条のタクシー事業、乗用事業です。そこだけは整理していただきたいと思います。また、案 1 は無料だということでございます。
- 加藤委員 ・ この交通支援制度の検討について、どのように決定していくのか、この説明はないですけれど、そこは大事。私が何個か関わってきたところと言えば、地域公共交通計画に書き込んだ事例もあります。なぜかという、この直前の議論もそうですが、これを地域公共交通協議会で議論すべきか、どのように議論するのか、これだったらいいけどこれが悪いとか、そういうことをきちんとやっていかないと決まっていけないので、計画策定に準ずる形で手順を決めなければいけないというところも多くあるわけですね。その中で今回は報告事項となっておりますが、協議事項としていくべきじゃないかと個人的には思います。それから、今日は地域公共交通部会で報告がありましたが、本会議でやるべきではないかと感じます。そういうことも含めて、今年度末までにどういう協議をして決めていくのか。或いは、名古屋市の方で考えるということであれば、それを言っていたら、また反論しますけれども、まずはそれを確認したいです。
- ・ あと、運行段階でデマンド交通の場合とありますが、この内容であればデマンド交通の場合であるかどうかは、ほとんど関係ないと思います。
- ・ むしろ大事なのは、ここで言う公共交通空白地というのは何なのかということ。学区というと、非常に単位としてもわかりやすく、色んなことが地域と連携してできるということで、千種の mobi については小学校区という話でしたよね。地区が曖昧だったら、例えば名古屋市全体でも展開できるとかそういう話にも至ってしまう。
- ・ どういう想定になのか、やはりこの支援制度の中で明確にすべきじゃないかと思えますし、その地区は名古屋市として公認するのか、任意の団体・有志が集まってやったものでも発議できるのか。そういうことが大事じゃないかと思いました。どのようにお考えでしょうか。
- 事務局 ・ 交通支援制度につきましては、地域公共交通計画の 42 ページ、「地域の実情に応じた移動手段の確保」、こちらは公共交通空白地を対象にしたものでございますが、地域主体の取り組みに対する交通支援制度を構築していくと明記しており、本市の方針として現在取り組んでいるところでございます。
- ・ 我々の方で制度案を構築し、後で皆様に報告するのではなく、協議会部会などの場

におきまして皆様からご意見をいただいていくことも考えております。ただ、協議事項にするかどうかにつきましては、いろいろなご意見も踏まえながら、検討してまいります。

- ・公共交通空白地は、本市の市境を中心に分散しておりまして、大きいところもあれば薄皮1枚のところもございます。地域主体で取り組んでいただくにあたり、公共交通空白地を含む学区、もしくは複数学区単位で検討・合意していただくのが、本市におきましては合理的であると考えております。
 - ・公共交通空白地は、駅から800メートル、バス停から500メートル以上外れたところでございます。本市には9区26学区ございます。西福田学区をモデルとして、地域主体の取組みをサポートする交通支援制度の構築に向けた検討を進めてまいります。
 - ・地域団体についてご質問をいただきましたが、例えば、公共交通空白地に居住するごく少数の方々からあれこれやってほしい、また公共交通空白地に居住していない方々からあれこれすべきである、といったお話しをいただくことがございますが、我々としては公共交通空白地に居住している方々を対象に、学区単位で検討を進めていくのが適切であると考えております。その学区の中心となりますのが、学区連絡協議会であり、区政、民政、子供会、PTAなど地域の様々な団体が意見交換し、具体の活動を行ってございます。
 - ・地域団体は、学区連絡協議会での承認を得て、学区連協の中で、交通課題の解決に向けた取組みをしていただくのが良いのではないかと考えております。
- 加藤委員
- ・そういうところが、意外と賛成しないけどやらなきゃいけない。あれはやるべきだっていうのも、よくあるっていうか。なので、大事なものは、市役所の方から組織に対して、認識をちゃんと共有した上で、これは認めるとか認めないとか、結構ありがちなのはこの人嫌いだからどうだとか、そういう世界もあります。それで進まなかったらおかしいともいえる。そういうところは本当に協議会の決議がないといけないとなったときには、結構面倒くさいなというのは思いました。
 - ・もう1つは、先ほどの千種・千石学区における取組みは、先行事例として考えないのかと。確かに状況としては、地域が言い出したものじゃない。ベンチャー企業が思いついてやろうとしたこと、それから所謂ここで想定している公共交通空白地とはかなり違っているということです。先ほどの説明では交通支援については公共交通空白地の話に紐づけ、地域公共交通計画に位置付けられるという説明でした。そのことと、ここ出てくるものが全然違うものであるなら、2つの制度ができるのか。それともあれは特例なのか。特例であれば、これから広げることはいけませんよね。あちらとこちらとどのように考えるのか。私の中では2類型あって、どちらかという民間さんでやりたいということで、金銭的な支援というのは必ずしも前提としないという整理と、都心部なのか、公共交通空白地なのかという整理と、2

段構えになるのがいいのかなと思いましたが、その辺りはどうですか。

事務局

- ・本市は、公共交通空白地を対象にした交通支援制度を検討しております。ただ、先ほど千種 mobi のお話もありましたように、今も便利な地域がより便利になることもあると思います。総論で申し上げますと、本市にお住まいの方々、本市にお見えになる方々の交通利便性が少しでもよくなることは大変良いことだと考えております。ただ、本市の公共交通空白地にお住まいで日常生活の移動に苦勞されている方々に対しては、我々も何らかの手当をしていかなければならないと考えております。そういった方針の下で、公共交通空白地に対する交通支援制度を検討しているところでございます。先ほど加藤副会長の方からもお話のあった 2 段階の考え方につきましては、民間ビジネスで取り組んでいくもので、その地域がより便利になるものであれば、それは喜ばしいことでありますし、交通事業者も日々切磋琢磨、創意工夫に励まれているところだと思います。一方で、なかなかそこまで手が回らない、民間ビジネスには難しい地域につきましては、交通支援制度を活用しながら、少しでも交通利便性のレベルアップをしていただきたいと考えております。

加藤委員

- ・であれば、交通支援制度って名前じゃないほうがいいと感じました。千種・千石学区のことだってここで検討していること自体が支援だから、これだけ人と時間を割いて検討して、こうした方がいい、ああした方がいいと言っていること自体が大きな支援なのでは、私はそう思っております。交通支援制度ではなくて、公共交通空白解消支援制度じゃないのかと、そういうふうに言うべきではないでしょうか。計画に書いてしまっているからそうなのかもしれませんが、誤解を受けるのかなと思いました。

松本部長

- ・幅広にとれてしまう一方、実はこれは限定的で交通空白地&住民主体ということでした。ただそうすると長くなってしまうので、表記はお任せしますが、そのようにご認識いただければと思います。

松本部長

- ・判断というところですが、例えば 21 条のまま継続、あるいは 4 条へ、またはやめるなどあると思いますが、それは今後次の段階のフローができ上がってくるということですかね。

事務局

- ・先ほどデマンド交通の場合と、資料に記載させていただきましたが、地域それぞれの事情によって、デマンド交通が適切でないところではコミバスを走らしたり、タクシーを活用したりと、いろいろな打ち手がございます。準備段階につきましては、フローチャートのような形でわかりやすく進め、運行段階におきましては、デマンドありきではなくて、その地域の実情に合った移動手段が選べるような、そのような柔軟な交通支援制度を構築してまいりたいと考えております。
- ・そこで問題になるのが、やはり公費負担とか、インセンティブだとか、事業継続にかかる評価指標などでございまして、しっかり検討してまいります。

松本部長

- ・いずれにしても、これは市の方針ということですので、この公共交通協議会

で皆さんとともに作っていくものではないので、そういう意味では言っぱなしで構いませんので、好き勝手言ってもらって、市の方針としてしっかり固めてもらうものかと思っております。

- ・この後また色々固まってきますのでその都度、また皆さんからご意見いただけるということでよろしいですね。またそういう機会を設けていただければと思います。

◆西福田実証実験について **資料3**

事務局

- ・資料に基づき説明

松本部会長

- ・西福田実証実験について、ご質問ご意見等をお願いしたいと思います。

橋井委員

- ・事務局に話してありますが、今回アンケートこれ2度ほど取られております。その中で、高齢化率は42%と出ておりましたが、人口が4,200人居る中で、障害者に対するアンケートはどのようにされたのか。例えば、こういうところっていうのは交通弱者、私のような視覚障害とか、車椅子の人たちっていうのは、やはり公共交通機関がないところでの移動というのは、不自由をしている中で、また今回、新たなものであるという中で、料金設定も300円となっておりますが、それで視覚障害者がどこか出かける際にガイドヘルパー制度というのがありました。
- ・車椅子もありますが、そうすると1人、僕の場合ですけど、半額で乗っています。そういったことを考えてくださっているのか。この実証実験の中で、そういったこともお聞かせいただきたいなと思っております。

事務局

- ・要介護の方が、大体400名弱ほど、また、障害に関してはすいません、学区だけで出ずに南陽支所になりますが、大体2,000名の方が見えるということは認識してございます。そうした中で、昨年度につきましては、きめ細かい対応が少し欠けていたということは、申し訳ございませんでした。
- ・今後、会長はじめ、健康福祉局の障害企画課と調整しまして、アンケートの内容を、事前に確認させて調整させていただいた上で、また、的確に、そういう方にも伝わるように、実施して参りたいと考えてございます。
- ・また、運賃料金につきましては、今回は、1段階目の実証実験ということでございますので、運賃に関して直ちには整っていない状況でございますが、今後、やはりそういう方々にもぜひ乗ってご利用いただきたいと思いますので、関係部局とも調整して参りたいと考えてございます。

橋井委員

- ・こういう言葉尻をとったらいけませんけど、こういった方々にも乗っていただきたいと。本来こういう方々が乗るものではありませんか。交通弱者を対象にこういうのをやると思います。言葉尻をとって申し訳ないけど、それはおかしい。
- ・こういうアンケートをお取りになるのを、あなた方だけでやるのではなくて、もう少し横の繋がりっていうのはありませんか。縦で考えるのではなくて、健康福祉局があるじゃないですか。障害福祉部とか高齢福祉課、そういうのがありますよ。そ

ういうところと、なぜ相談されないの。

- ・差別解消法がある中、あなた方が対応要領を持ったのは、昨年 12 月に、皆さん読んでおられると思います。そのような中で、こういったアンケートを、健康福祉局と話し合いをせずに、やろうとする。それが僕にはどうしても理解ができない。

事務局

- ・ご質問の件につきまして、まずアンケートでございますが、昨年度は地域主体で 2 回実施しました。1 回目は西福田学区の住民、中学生以上にはなりますが、全員に対してのベーシックな移動に関するアンケートを、2 回目は地域の役員、組長・班長の方々に、それぞれお住まいのエリアの交通に関する具体的なアンケートを、地域主体で実施しました。
- ・誠に恐れ入りますが、昨年度は高齢者や障害者の方など、特定の方々をターゲットとするアンケートは行っておりません。
- ・橋井会長からご意見をいただいたとおり、我々も運行にあたっては、地域の皆様、特に交通にお困りの方々をメインターゲットとしていろいろ検討を進める必要があり、アンケートにつきましても所管局とよく相談しながら、専門家にもアドバイスをいただきながら進めてまいりたいと考えております。
- ・今回は、3 ヶ月程度の実証実験ということで、シンプルというか、300 円で割引なしというベーシックな形で実施する予定でございます。

世良委員

- ・先ほどの千種 mobi と比較しながら見ていましたが、共通部分と相違点があります。例えば 1 乗車運賃 300 円というのは共通だなあと、同じ名古屋で千種と中川は若干の地域の差はあるけども、共通運賃であるからこれはまさしく公平的だと思います。一方で、千種 mobi の場合はエリア内しか行けないのに対してこちらは、外へ出てもいいという表現がありましたが、その辺りを実証実験ですので、明らかにしていき、パターンを決めていくものだと思います。
- ・一番気になっているのが、事業主体と運行事業者の件についてです。運行事業者についてはタクシー会社がされており、車両を用意するとか、運転士を確保するとかは共通だと思います。一方事業主体について、千種の場合は mobi が主体として実施したいのだろーと思います。西福田の場合は、共創グループとありますが、これって法人格を持っている団体等を持ってない団体があると思います。財産管理の問題や、万が一事故が起こったときの責任分担が明らかになってないのではないかと。すなわちこの競争グループを束ねる、法人格を持った団体がないといけないのでは。乗っている方が心配になるのではと思います。もちろん運行事業者としてタクシー会社もいることから、そんなことはないのかもしれませんが。法人格を持っている団体なのか、任意団体なのか、その辺りを聞いておきたいなと思いましたので質問します。

西福田さい
こうプロジ

- ・西福田さいこうプロジェクト推進協議会は、基本的に全くの任意団体です。ただ西福田学区の交通問題とか、水路、道路、土地改良区、こういったものについて、一

- ェクト推進
協議会
事務局
- 緒になってまちづくりをしていこうという、任意団体です。
- ・ 今回の実証実験における事業主体は共同研究という立て付けでございまして、名古屋市、名古屋大学、名鉄、名鉄タクシーでグループを組んで取り組んでまいります。安心安全の運行につきましては、運行事業者である名鉄交通第三株式会社、名古屋近鉄タクシー株式会社をお願いしております。ただ先ほどのご意見のように、今後、例えば他のところも含めて、地域団体が法人格もなしに契約できないわけではないのですが、リスクや持続可能性なども含めていろいろ議論が必要なのは我々も承知しているところでございます。
- 松本部長
- ・ リスク分担を明確にしろということだと思います。実証実験とはいえ、そのリスクに対してどこがどう対応するかというのは、事前に検討いただければよろしいということだと思います。
- 加藤委員
- ・ 運行の責任のことが出ましたが、これは事業主体と運行主体が違っていて、事業自体がコンソーシアム的になっているというものですけど、安全面では一元的に運行事業者に責任がありますので、そこは特に議論はないと。また、補助を国交省からいただいてやっているプロジェクトですよね。責任分担とかはそちらの方でも申請されていると思いますので、問題ないのではと思います。
- ・ 私がちょっと思っているのは運賃についてで、今調べたところ近鉄蟹江駅から西福田小学校までのタクシー料金は 1310 円。それから南陽交通広場からも 1310 円。イオンからだとも 770 円と出る。そうすると、蟹江駅から遠いところまでいくと 2000 円以上になります。これが 300 円でいけるということについて、これはどう相乗りしてもその運賃だけで賄えないような距離になりますが、当然最終的には公的負担が運行にあたり前提となるものだと。そうであればこれは公的負担を受けて安い額で移動できる手段であるということを、ちゃんと地域に共有すべきではないかと思います。その上で運賃設定をするべき。実験運行ですけれど、実際やり出すとある意味の既成事実になると。どうなっているのかと言われるかもしれませんので、そこはよく議論して決めるべきじゃないのかなと思いました。特に一番需要が見込まれるのはイオンモールか、近鉄蟹江駅。ここがかなり安いので。それについては、私が自分でやるとすればもうちょっと高い値段にするのかなと、500 円とかね。300 円でされるということは、本当に本格運行になるときに、安くして乗っていただきたいと言っている、その値段でやって欲しいというのは出てくるだろう。だけど実際にできないという話になるので、どうしたらいいかということはよくお考えになられたらと思います。そういうことも考えられた上で、最終的に本格運行になることも念頭に置きながら 300 円にされたということではよろしいですか。
- 事務局
- ・ 今回は実証実験、しかも 3 ヶ月と短期であることから、内容としてはベーシックなものにとどまらざるを得ないと考えております。運賃の 300 円につきましては千種

mobi で 300 円、他都市の事例でも大体 200 円～300 円ぐらいが相場感としてありました。そして、市バスは均一 210 円で、タクシーは初乗り 500 円。タクシーよりは不便だけど、市バスよりはそのエリアの中では使い勝手がいい、そういったサービスの内容も含めて、まずは仮説として 300 円とさせていただきました。

- ・現時点でも既に、地域の皆様から割引はないのかとか、もうちょっと料金が安くないのかなど、いろいろな声をいただいているところでございます。まずは乗っていただき、このサービスについて 300 円が妥当かどうか、率直にお聞きしたいと考えております。ただ、タクシー事業者も含めて、これだけの移動で 300 円が妥当かどうかという話も出てくると思います。ですから、現在予算要求中ではございますが、今後、実証実験を行うにあたっては、やはりこの運賃料金や割引が重要なテーマになってくると考えております。
- ・サービスの内容について、例えば時間だとか、発着地だとか、そういったところの見直しがあると思いますが、今後我々が大いに検討しなければならないのは、住民の移動ニーズを踏まえた上で、果たしてそれが利用者の運賃料金として妥当なのか、事業者などから見たときにその運賃料金が妥当なのか、二つの面からの妥当性について検討を重ねていかなければいけないと考えております。

加藤委員

- ・わかりました。ですが、3 ヶ月のうちに 300 円と決めたとして、非常にリスクが高いのではと個人的には感じます。普通は、やや高くして乗らなかったら安くしていくもので、逆に安すぎてたくさん乗ると、上げられない。運賃を色々試してみるのであれば、やや高くした方ができるのではと思っていますけど。例えば 300 円で実験を行い、1 台でパンクした場合、パンクしているので待ってくださいというふうにおっしゃられるというようなことかなと。私も実際パンクをやらかしたこともあるので、そのときにパンクしてから料金を上げることはできない、そういうことだけご理解いただいてやられたらいいかなと思いました。

松本部長

- ・空白地内の移動を主に輸送するというのであれば、その運賃は安くしつつ、エリア外の移動というのは実はバスも通っているので、バスで行けると。であれば、エリア外まで直接行きたいということであればちょっと高く取るとか、そういう考え方もあるだろうなという気はします。特にイオンモールはバスで行けますからね。たくさんのバスが走っていますので、バス停まで行けばそのまま行けると。ただし、直接行きたい方は、例えばですが 500 円払ってください。駅もそうですかね、ちょっとエリア外れるなら 500 円。なんていう考え方もあるのかもしれない。目的に照らし合わせて検討いただければと思います。
- ・あとは実証実験ということでございますので、データをしっかり取っていただきたいと思っています。先ほどの mobi の場合でも、属性ということでお住まいの場所とか、取ればいいんじゃないかというような話もありました。いろんな限界もあるかと思いますが、今回は名古屋大学もご協力いただけるということですので、ぜひ

そういう詳細のデータがとれるといいなと思っていますが、その辺の見通しはいかがでしょうか。

事務局

- ・データにつきましては、携帯基地局のビッグデータを使用して、まずは西福田の住民の移動を把握したいと。ただし、精度的に粗いところがございますので、そのデータ結果に基づくシミュレーションは仮説にとどめ、今回の実証実験の中で収集する生のデータを活用して、当初の仮説を検証しながら、次の運行シミュレーションや運行計画の作成につなげていきたいと考えております。
- ・実証実験中の利用者のアンケート、さらに利用されなかった方々も含めて、西福田学区住民の全数アンケートも必要であると考えております。それから、特定のターゲットの移動ニーズに対して具体を深掘りする個別のアンケート、これら 3 つのアンケートを検討しているところでございます。

愛知運輸支局

- ・いくつか細かいことですが、確認させてください。アプリを使用するの予約が必要ということで、これは利用者に対する利用方法の説明をまた別途作られて、これ以外の資料で説明されるということでしょうか。もっとわかりやすいものですね。
- ・2 目ですが、2 月 3 月で実証実験をやられて、各種データを集められて検証を行い、次に続けていくタイムスケジュールかと思いますが、そのような認識でよいでしょうか。
- ・また 9 ページの、アンケートについて、これは住民アンケートなのか、利用者それぞれからアンケートをとるのか、わかりにくいと思いました。
- ・最後に手続き上の話ですが、21 条の運行を前提とすると、運送事業者さんは、名古屋市さんからの要請文書に基づく要請に基づいて、21 条以降行いますということで、手続きをしていただくこととなりますが、そのような認識でよろしいでしょうか。

名古屋鉄道

- ・名古屋鉄道はこの事業主体の中で、予約をできる Web アプリを構築する役割を担っておりまして、Web アプリまたは電話での予約を受け付ける形というものでございまして、現在開発を進めているところでございます。
- ・住民の方にご利用方法についてご理解いただけるように、別途チラシを作成し、どういった形で電話、または Web アプリで予約をいただけるか、周知を図っていきたいと思っておりますし、直接住民の方の説明会を通じて、説明をしていきたいところでございます。

事務局

- ・タイムスケジュールのご質問でございますが、2 月の半ばぐらいまで実証実験を行います。その後、様々なデータを踏まえて、次の打ち手や評価指標の検討を進め、その結果を来年度の 6 月に予定しております地域公共交通協議会部会で報告させていただきたいと考えております。
- ・来年度以降の実証実験も含めた内容につきましては、予算要求中というところなのでまだ確定はしていませんが、我々としては引き続き取り組んでまいりたいと考

えております。

- ・実証実験の期間中につきましては、実際に乗車された利用者からアンケートを徴取いたします。学区住民への全数配布につきましては、地域に多大な負担をかけてしまうところもありますので、方法などは地域と相談しながら、ということになりますが、理想としては乗車していない方のニーズも聴取する必要があると思いますので、我々としては是非お願いしたいと考えております。さらに、地域に居住する高齢者や障害者の方などを対象に、移動ニーズを深掘りするためのアンケートにつきまして、名大と検討しているところでございます。

- ・21条で名古屋市の要請文が必要になるということであるため、事業主体ではありませんが要請文の方は発出したいと考えております。

世良委員

- ・この実証実験は3ヶ月間で、予算の関係もあってまた来年度という話を聞きましたが、おそらく季節変動が反映できないと思います。すなわち、11月から12月1月と一番寒い時期で、人の移動も少ないですし、もしも6月の雨の梅雨の時期とか、今のように暑い時期であれば乗りたいということもあると思うので、秋、夏なり冬なりという季節を反映したデータを、アンケートを取っていただくことを、大きな目標としていただいた方が私はいいと思います。3ヶ月やって結局寒いから乗らなかったということになるという気もしています。
- ・それからもうひとつ、事業主体の件は単に事故のリスクだけではなくて、売上金の財産管理は誰がされるのかと。やはり明確に、たった3ヶ月間だとしても、管理者を決めていただいてそこが財産管理をされるとした方が私は妥当だと思います。

事務局

- ・季節変動につきましては考慮すべき事柄だと思います。市役所のスケジュールも踏まえて、地域の皆様とご相談しながら進めている中で、今年度は11月中旬から2月中旬、来年度以降についてはまだスケジュールの確定ができていないような状況ではございますが、共同研究の相手方である名大ともよく協議しながら、今回の実証実験のデータを場合によっては補正する必要があると考えております。

松本部長

- ・あとは財産管理も含めて、先ほどのリスク分担と一緒に明確にしておいてください。

西福田さん
こうプロジェクト推進
協議会

- ・春からこれまで共創グループと、本当に1つになって準備を進めてきてまして、学区の住民の方も大分その情報が伝わってきております。この秋に開始するという、ニュースが伝わっておりますが、学区の皆さんも実証実験を待ち望んでいると、今そういう状況でございます。よろしくお願いします。

松本部長

- ・こういう新しい交通について、2つ重要な点があるなと思ってまして、1つは、3ヶ月しか走らないとなると、日々の行動スタイルをわざわざ変えてまで使うのは嫌だよねということで、使うのを控えてしまうこと。もう1つは、学区として盛り上げなくてはと無理に使う、この2つが要因としてあるなと思っております。ですから、数字だけにとらわれないで真のニーズをとらえるということを忘れないようにお願いしていただければと思っています。

- ・もう 1 つは、学区の方ですごく頑張っていると思いますが、周知をとにかくしてください。困っている方に情報が届く、ここが一番重要ですので、困っているのに知らなかったということがないよう、困っていない人にわざわざ乗ってもらい必要もないと思っていますが、周知をしっかりとやっていただければと思っています。

松本部会長 ・では特に皆さん方、ご異論はなかったようでございます。色々ご意見はいただきましたが、今回の実証実験については、ご承認いただくということでよろしいでしょうか。

《名古屋市地域公共交通協議会地域公共交通部会規程第 5 条第 3 項に基づき出席者の全会一致で承認》

- ・ありがとうございました。ではご承認いただいたということで、スムーズに実証実験をしていただければと思います。そして地域の方々に、特に困っている方々の生活が便利になるようなそんな交通を目指していただければと思います。

松本部会長 ・以上で議題は終了ということで、大変申し訳ございませんが、ここで私は座長を降りまして、進行は事務局の方にお返ししたいと思います。

事務局 ・事務局の方から、その他につきまして。

愛知県 ・エコモビリティ実践キャンペーン 2024 のことについて、駆け足となりますが説明させていただきます。愛知県は、車と公共交通、自転車などを賢く使い分けるライフスタイルエコモビリティライフを県民運動として推進しております。その一環として、県内の企業愛知県の企業や団体の皆様に、エコ通勤をはじめ、積極的に取り組んでいただくキャンペーンを実施します。委員の皆様におかれましてもぜひご参加していただくとともに、企業団体の皆様への参加の働きかけにご協力をお願いいたします。対象となるのは愛知県内の企業団体観光庁になりますので、ぜひご参加よろしくをお願いいたします。窓口は愛知県交通対策課のモビリティサービス推進グループが窓口になりますので、よろしくお願いいたします。

事務局 ・シェアサイクルマップについて、こちらのチラシでございます。名古屋市では各種シェアサイクル事業者のポート位置等を集約したマップを作成いたしました。今いる場所、これから行きたい場所から、もっとも近いシェアサイクルポートの位置がわかるようになったということで、ぜひご利用いただければと思います。続いて、地域公共交通協議会部会の開催についてのご説明でございます。次の協議会、部会につきましては、これまでの案件が当初の想定より増えておりましたことから、予算が不足している状況ですので、10 月ごろ、補正予算に関する本協議会の書面開催を予定しております。それを踏まえお認めいただければ、1 月ごろに本協議会部会の開催を予定しております。詳細が決まり次第、また事務局から皆様にご連絡いたしますのでよろしくお願いをいたします。

事務局

- ・ それでは皆様、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。今後もお力添えの程、よろしくお願いいたします。
- ・ これをもちまして令和 6 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を終了させていただきます。ありがとうございました。

以上