

令和 6 年度第 3 回 名古屋市地域公共交通協議会 議事概要

日時：令和 7 年 2 月 4 日（火）9:30～12:10

場所：名古屋プライムセントラルタワー13 階 第 1 会議室

1. 開会
2. 委員紹介
3. 議題

・協議事項

- (1) 名古屋市地域公共交通協議会設置規約の改正 資料 1
- (2) 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 2
- (3) 名古屋市地域公共交通計画の進捗管理について 資料 3
地域公共交通計画の評価等結果について
(地域交通法第 7 条の 2)
- (4) 令和 7 年度名古屋市地域公共交通協議会予算について 資料 4

・報告事項

- (1) SRT の運行開始について 資料 5
- (2) 西福田 D バス実証実験 資料 6
- (3) 千種 mobi の状況報告 資料 7

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協議会設置規約の改正
資料 2 名古屋市地域公共交通協議会部会規程の改正
資料 3 名古屋市地域公共交通計画の進捗管理について
資料 4 令和 7 年度名古屋市地域公共交通協議会予算について
資料 5 SRT の運行開始について
資料 6 西福田 D バス実証実験
資料 7 千種 mobi の状況報告

議事概要：

◆ 名古屋市地域公共交通協議会設置規約の改正 資料 1

- 事務局 ・ 資料に基づき説明
- 世良委員 ・ 第 2 条第 4 号の収受する対価に関する事項という表現がありますが、1 つ上の第 3 号では、運賃・料金等という表現で、対価という表現だと、運賃・料金以外のものも含まれると理解できてしまうので、そのあたり説明いただきたい。
- 事務局 ・ 空白地有償運送は、いわゆる白タクというところでございまして、通常の自動車道路運送事業法に基づいた許可を、いわゆる緑ナンバーの事業とは異なっているというところでございます。
- ・ 緑ナンバーの事業という、運賃と料金等で運賃はそのまま運賃ということでして、料金は迎車ですとか、そういったものを料金と認識しています。
- 多田委員 ・ タクシー業界として、聞き捨てならないような回答でございますので、そうじゃないということも含めてご指摘させていただきたいと思います。今事務局から、白タクというような表現をされましたが、白タクでも何でもありません。
- ・ 道路運送法 78 条 2 号・ 3 号に定められた、いわゆる有償運送、これについてどうするのかというのが、ここの正しい表現でありまして、収受する対価というのは、運送事業ではありませんので、運賃料金という表現を使っていなくて、国交省も通達の中で、従来はタクシーの概ね 2 分の 1 というものが 8 割まで認められるようになった。そのことを対価と言っているだけだと認識をしておりますので、ぜひそのようにご理解をいただければと思います。
- 加藤副会長 ・ 白タクでおかしくないと思います。合法か違法かだけだと考えていて、以前は白タクと言ったら違法だということだったが、いまは合法の白タクもできたということ。
- ・ それから、道路運送法 78 条第 3 号はここでは関係なく、第 2 号のみ。本来 1 号もあり、災害時など緊急の際に必要なものということだが、ここでは 1 号も入っていない。
- ・ 道路運送法 78 条の 2 号に規定される交通空白地有償運送と本来明記すべきだが、そこまで厳密には明記してないということ。
- 松本会長 ・ 何をもって白タクというかということもありますが、それぞれご理解いただくとしながら、いずれにしてもここで明記されているのは法律に則った形での交通空白地有償運送だにご理解いただければと思います。
- 加藤副会長 ・ 道路運送法 78 条自体が、いわゆる白タクは禁止ですと書いてあり、ただし、次の 1 号 2 号 3 号については認められるという規定です。そのうちの 2 号がこれで、地域公共交通会議で認めることによって可能になる。この会議が道路運送法上の地域公共交通会議に該当するのでここに明記することによって、2 号が可能になるということです。
- 松本会長 ・ 特にご異論ないようでございますので、ご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地域公共交通部会規程の改正 **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計画の進捗管理について **資料3**

事務局

- ・資料に基づき説明

加藤副会長

- ・資料3、西福田が3回出てきて、交通支援制度を活用した実証実験と言っているが、交通支援制度は現在はまだないのですから、活用もないと思います。
 - ・交通支援制度を作ろうとしていることを（2）に示すべき。交通支援制度策定の参考になるように、この実証実験をやっていると変えたら良い。
 - ・（1）にも（3）にも西福田があるが、（1）については、求められる役割に合わせた公共交通の維持・確保に当たるから、そのような側面から示す必要があり、（3）は、先進的だとは思わないがAI技術を活用した新たな移動手段の導入検討という観点から示すべき。再掲ということは、区分がおかしいとも言える。
 - ・mobiについて、（3）にあるが、（1）ではないのか。かつ、国等の動きで日本版ライドシェアが出てくるが、これと同等ではないのか。
 - ・日本版ライドシェアという制度を作ったのは国の動きだが、ここでは名古屋交通圏において日本版ライドシェアが実施されていると示した方が良い。
 - ・日本版ライドシェアは、名古屋市地域公共交通計画には位置付けられていないが、広く見れば、求められる役割に合わせた公共交通の維持確保に当たる。計画の達成に資する施策として示した方が良い。
 - ・この協議会には、多くの委員が居るので、うちもこういうのを新しくやったよとかというものがあったら、今日言っていただくと良いと思いました。環境に配慮したバスについても、名鉄さんもそのような車両導入をやられていますよね。名古屋市内他社についても同じように示さないといけない。
 - ・計画に位置付けられて実際にこの協議会がかなり主体的にやっていくものと、計画に位置付けられているわけではないが、計画の達成に資する施策をきちんと示しておくことが必要だと思いますので、そういう整理をしていただきたいと思います
- 松本会長
- ・交通事業者の方に照会をかけた結果ということだが、必ずしも計画に位置付けのないものも記載されているので、改めて、うちもこんなことが関係しそう、目標達成に資する取組として関係しそうだというものを改めて出していただくということでよろしいですか。
 - ・次回の協議会で再度、委員の皆さんにご紹介いただくということで、お願いしたいと思います。特に燃料電池バスもですが、環境にやさしいということで、各社さんいろんな取組をされているかと思いますので、ご報告いただければと思ってます。
 - ・計画に位置付けたものと位置付けられてはいないものの目標達成に資するものは、同じレベルで書くのではなく区分けしたほうが良いと思います。例えば、（1）の中

でも、2つに分けていただいて、明記、区分けしてください。

- ・西福田ですが、まず交通支援制度を活用した実証実験という黒ポツが全部にあります。少なくとも、3つに入っているものは違うということで、1つ目は、求められる役割に合わせて公共交通の維持確保ということですので、一番上は黒ポツ、公共交通空白地のうちという形にさせていただく。2番目は、交通支援制度に関連することですが、少なくとも、活用したのではなくて今から作ろうとしているので、これは交通支援制度を構築するための実証実験ということかなと思います。あるいは、検討するための実証実験なのかもしれません。それから3番目、これは黒ポツの再掲ではなくて、黒ポツ公共交通空白地のうちということにすると良いと思います。

事務局 ・修正させていただきます。

松本会長 ・それから mobi さんに関しては、(3) AI を活用したというところにも入りますが実は、(1)の方ではないのかということでございますが、ここはどうでしょうか。

事務局 ・mobi さんにつきましては、幹枝葉の中で葉の交通に該当すると考えています。
・(1)の左側の実施施策の枠ですが、求められる役割、これが幹枝葉といったような役割でございますので、一番上の箱に入るのかなと。
・また、mobi さんにおかれましても、AI を活用されているので、そういった側面から(3)の一番下の箱に入るのかなと思います。

松本会長 ・(3)は、AI を活用した配車システムの運用という形、(1)は、葉の役割として入らせていただくということでよろしいですか。

事務局 ・そのようにさせていただきます。

松本会長 ・国等の動きってありますが、ここに書く必要はなくて、名古屋において何が行われたかということを書いていただいた方がいいということですので、日本版ライドシェア開始に伴って名古屋圏においても、道路運送法 78 条 3 号の自家用車活用事業が開始されたということで良いのではないのでしょうか。

事務局 ・そのようにさせていただきます。

世良委員 ・資料 3 の表が、わかりにくく、(1)の中に①から③、(3)の中にも①から⑤とあり、その紐づけができない。例えば、mobi が(3)①に該当する、標準的なバスフォーマットが(3)①②③という紐づけをしていただければ、この表の理解に繋がるのですが一般市民が見ても理解できないと思います。

松本会長 ・各取組の一番最後に、これは①③に対応、②⑤に対応という形に整理してもらえばいいと思います。

- ・別添 4-1 と 4-2、これは国に報告させてもらう内容ですので、特にこれをご承認いただく必要があるかと思っております。いかがでしょうか。

松本会長 ・別添 4-1 の環境ですが、温室効果ガス排出量が増えてしまったのは、理由を聞いてよくわかりました。そもそも、2020 年度が一番小さかったと思っていますが、一

方でここに書いてある要検討と明記しているんですが、2021 年度実績要件と、それから次年度に向けた課題ですが、引き続き検討していきたいとはどういう意味でしょうか。

- 加藤副会長
- ・2030 年度に向けて、交通分野でどのようにやろうかというのは、何もないとまで言わないが全く整っていない。
 - ・引き続き検討していきたいというのは、事務局的にはそうかもしれないが、協議会的には、検討していくための体制づくりをしていかなければいけない。
 - ・そういうことになれば、私自身が本当に専門分野で、どれだけでも協力しますが、市役所の中ではどうなんですか。
 - ・目標が難しくても、できることがあれば、やっていかなければいけないです。少なくとも、何をやらなきゃいけないか考えるというアクションを示せるといい。
- 事務局
- ・環境局との調整は実施しており、今回の資料についても、照会等打合せをしていますが、達成が見込める内容までには至っていないという状況です。
- 加藤副会長
- ・例えば、モーダルシフト等、ワーキングを作って検討してそれぞれ何をやるのか、単に環境局と連絡して、話をしてても何も出てこないんだろうなと思います。
 - ・現状だと、引き続き検討していきたいとしか示せないのかもしれないが、検討していきたいなら、どうやってそうするのかアクションは考えていただきたい。
- 松本会長
- ・ヨーロッパやアメリカに行くと、かなりこの環境分野について取組をされている印象があるが、名古屋市としてそんなにやらなくても良いという感じでしょうか。
- 事務局
- ・計画に掲げている以上、目標は達成したいと考えています。
- 松本会長
- ・名古屋市地域公共交通協議会としては、少なくともモーダルシフト、かしこい車の使い方等、色々やれることありますよね。モビリティマネジメントも含めてやるべきじゃないですか。
 - ・交通局さんの場合、地下鉄に乗ると、地球にやさしい乗り物、公共交通を利用してくださいと貼ってありますよね。また、健康に関するシンポジウムもやっていると思います。そういうのも取組として入ると思います。
 - ・他の交通事業者も、おそらく同じようにやられていると思うので、この協議会で情報共有しながら、環境にやさしい交通行動をとりましょうとやっていくことがひとつだと思います。全て環境局に任せる必要はないと思います。この協議会では、しっかりとやっていくんだという意思表示をしても良いと思います。
 - ・自動車分担率が変わったら大きいですよ。次年度に向けた課題や取組の文末を引き続き検討していきたいではなく、引き続き検討していくと修正、加えて、交通分野に関する取組については、モーダルシフトをはじめ、環境にやさしい交通行動を推進していくとしましょう。
- 事務局
- ・資料 3 で、WEB バスマップとありますが、今回、予算・時間の制約もある中で、まずは公共交通についてできるだけ多くの皆様に利用していただきたいと考えていま

す。そのために、わかりやすさ・利便性を重視し、交通局とも連携して、WEB バスマップを作成しているところです。例えば、このバス停からどこに行けるのか等、システム改善に取り組んでおります。

- ・環境については、できることが限られていることもありますが、交通局とも密に連携しながら、取り組んでいるところです。

松本会長 ・公共交通の利用促進に関する取組が行われてますよね。それが、二酸化炭素排出量削減につながるので、明記してもらえば良い。

加藤副会長 ・地下鉄東山線が3月29日に増便し、CO2が減るかという、何もしなかったら増える。増便すると電力消費が増えるから。それを上回るほどたくさんの方に乗っていただき、自動車が減少すればCO2を削減できる。

・今のように、普通に使っていたらCO2が増えるかもしれない。多くの方に利用していただいて、地下鉄をもっと使いましょうというのをここでやるのもひとつあり得る。

堀委員 ・ご紹介いただきましたように、3月末に東山線の増便を行います。一部時間帯では、コロナ前を上回る運行本数を確保する時間帯もあり、現状の混雑具合に合わせた増便をさせていただいたと認識しております。増便にあたってはCO2や電力消費の増だけではなく、動力費や人件費も含め2億円ぐらい費用としてかかっています。

・CO2排出や費用を含めて、事業者としては一定の負担を負っての事業量の拡大ですので、環境の側面も含めて、多くの方に利用していただけるように、便利になったねと言っていただけることが一番力になるので色々連携ができれば良いと思います。

松本会長 ・別添4-1、4-2は、国に提出しますので、別添4-1のCO2の箇所ですが、次年度に向けた課題や取組、現在の文末、引き続き検討していきたいではなく、引き続き検討していくに変更させていただきます。

・加えて、交通分野においても環境にやさしい交通行動を促す取組を推進していくといったような表現を加えるということをお願いしたいと思います。

・資料3は、改めて整理し、次回の協議会で、報告させていただく。この別添資料ですが、このような形で修正を含めてご承認いただくということによろしいでしょうか。ご承認いただいたとさせていただきます。

◆ 令和7年度名古屋市地域公共交通協議会予算について **資料4**

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。

◆ SRT の運行開始について **資料5**

交通事業推進課

・資料に基づき説明

世良委員

- ・大きく3つあります。まず1つは、17ページのアンケート調査です。令和5年9月16日から11月30日まで2ヶ月半という80日間ぐらいで、バス利用者の回答数175というのが多いか少ないか別として、もう1つ疑問に思ったのは、バスの運転士の方の289が、重複回答があるのでは。連節バスを運転できる方の技術に関しても、多くないことを考えると、この289という数字に違和感を感じ、補足していただくと嬉しいと思います
- ・もう1つは、30ページ参考資料の市バス路線図と名鉄バス路線図があり、名鉄バスさんの方で、名古屋駅前からささしまライブのシャトルバスがあると思いますが、ここには反映されておらず、どういう背景か教えてください。

交通事業推進課

- ・1つ目の17ページのところですが、テラス型の実験の時は、連節バスではなく、既存の市バスや名鉄バスで行っておりまして、その運転士の方々にご回答いただいたということです。一般の方は、日を決めて実施したため、サンプルに関して、限界があるといった関係になっています。
- ・名古屋駅からささしまライブにウェルカムバスが運行しておりますが、運行主体は、まちづくり協議会が名鉄バスに運行委託しており、今回SRTやメーグルも同様の形態で運行しています。名古屋市もまちづくり協議会に入っていますが、そういった形態の路線になりますので、名鉄バス路線図に入ってません。市バス路線図にもメーグルは入っていません。

世良委員

- ・先程の回答数の件につきましては、連節バスの乗降のしやすさ、止めやすさと理解できてしまう。補足があると理解しやすいという気はしました。
- ・もう1点の質問、意見については、24ページの信用乗車方式ですが、非常に欧米のように進んできたかなという思いがあります。残念ながら宇都宮ライトレールもトラブルが多かった。名古屋のような、東西からの来訪者或いは、インバウンドの方も、信用乗車方式が上手にいくのか、十分なアナウンスが必要だと思いました。
- ・東京では、東横線、近鉄でクレジットカード乗車しますが、manacaやSuicaのようなFelica方式と違って、読み取り時間がかかるという情報もよく流れていますけども、十分なアナウンスをしないと、名古屋のバスは無賃乗車できるという噂が広がってしまう。その辺りの広報活動や定期的な抜き打ち調査はどうかと思います。

松本会長

- ・信用乗車方式をどのように周知し、不正対策、クレジットカードの時間がかかるのではいかということですが、いかがでしょうか。

交通事業推進課

- ・信用乗車方式については、全面的にバス事業での導入はないと認識しています。福岡の連節バスでは、後ろの扉でICカードだけで乗降していいよという事をやっており、ヒアリングしましたが、無賃乗車等あまり問題になっていないと聞いています。
- ・チャレンジングな取組であると認識しており、運行予定事業者である名鉄バスさん

に協力いただき、実現できる場所もあり、そういう意味では運行側に負担がかからないようにしないといけないところもありますし、周知も当然していきなりいけなないと思っております。カメラ等で抑止効果になればということも期待する一方で、課題があれば、何か手を打っていきなりいけなないということで、そういった意味も含めて、効果検証しないといけないと思っております。

- ・クレジットカードについては、職員が実証している他都市に行って乗ってみたり、メーカーの体験会のようなところに行き、実際に体験し、かなりスムーズに、タッチできるものを採用しようとしています。QR コードは、まだ十分知見がないですが、クレジットカードは、海外でも、非常に使われていると聞いてますので、比較的スムーズに乗れるのかなという認識でいます。

横井委員

- ・子育て支援団体として、ご説明を聞いていて、すごくワクワクする取り組みだなと思って聞いてたんですけど、やはりベビーカーだと、地下鉄に乗ると、乗り降りがすごく大変なので、そういう意味ではすごく便利な仕組みかなと思いますが、ベビーカーでの利用の場合、どういう形になるのか。
- ・特に、バスに乗ると、運転士が降りてきてベルトで止めていただきます。そういったのが、時間もロスしてしまうので、SRT の場合どうなるのか教えてください。

交通事業推進課

- ・車椅子は、固定しなきゃいけないということで、そういう装置もつけてます。ベビーカーについては、テラス型の整備のところの話になりますけども、縁石の高さが、現状 15 cm ぐらいです。歩道を拡幅する際、縁石の高さを 20 cm まで上げようと思ってます。そうするとバスの床面に、より近い高さになるということで、補助なしでも乗れるぐらいにならないかなということで、少し逆勾配をつけて排水処理をして、テラス型の 4 ヶ所ですけども、やりたいなと思っております。
- ・車内の空間が広くとれるので、ベビーカーを折り畳まなくても、安全上どこまでお願いするかというのはあるんですけど、乗りやすい面もあるかなと考えてます。

高柿委員

- ・アジア・アジアパラ競技大会開催時に、周回ルートの一部として名古屋駅－名古屋城ルートを導入と書いてあるんですが、何か想定されているのでしょうか。
- ・想定するルートがこの付近の当方が管理する道路を通る場合、当方で自転車道の整備をしているところもあります。アジア・アジアパラ競技大会は令和 8 年開催と聞いております。もし、当方が管理する道路でルートを考えているならば、早めに当方と調整をしていただければと思います。
- ・特にアジア・アジアパラ競技大会関連で、当方にも色々な相談が入ってきているので、どのように考えているのか教えていただきたい。

交通事業推進課

- ・具体的なルートは、調整中ですが、そちらが関係する道路だと、伏見通から浅間町でしょうか。停車箇所については、まちづくり的な観点だと円頓寺、那古野辺りを考えていて、停車箇所を整備する際、取り合いって話が出てくると思うんですけども、停車しないところは、自転車空間があっても問題ないかと思います。

・よって、現状課題が出るというところは、想定してないです。

高柿委員 ・お聞きした限りでは、特に問題ないですが、停車になると調整が必要になるのかな
と思ひました。また、令和8年度に開催が迫るアジア・アジアパラ競技大会に
関係することでしたので、伺いました。もし、他の道路管理者の方でも同じですが、
いずれにしろルートが決定したら早めに調整されることが必要かと思います。

交通事業推進課 ・テラス型について、広小路通の納屋橋・本町通のところで、沿道の整備、正着の話、
空間づくりの話で進めています。名古屋駅ー名古屋城ルートで必ずしもテラス型
にしていくかという、決まっていないです。テラス型を前提に考えているわけ
ではないです。

松本会長 ・道路側がいろんな整備を始めるところで、もし事前にわかるのであれば調整も可能
なところがあると思いますので、未定の段階でもいいので、事前に国・県・市の道
路管理者さんとは連絡、情報交換されるといいと思います。

◆ 西福田Dバス実証実験 **資料6**

交通企画・ ・資料に基づき説明

モビリティ

都市推進課

世良委員 ・データとして把握されてないかもしれませんが、どのように考察されているかをお
聞かせいただきたいと思います。利用状況について、例えば、男女別や年齢別、特
にご高齢の方がどの程度占めているか、これを教えていただきたいです。また、近
鉄蟹江駅やイオンモール名古屋茶屋の結果に見られるように、同地点における乗降
数の乖離について、往復利用をしていない方がどのような移動をされているのか、
おそらく調査できてないと思いますが知りたいと思いましたので、よろしくお願い
いたします。

交通企画・ ・予約する際は、性別や年齢の入力は不要となっておりますが、12月31日まで使える
利用促進券の裏面にアンケートがございまして、それは必ず出していただくように
しております。アンケートといってもチェックボックスにチェックするという簡単
な内容ですが、例えば、全体で376の回答に対し、60代70代合わせて、70%ぐらい
という結果でした。男女別につきましては、ご高齢の女性の方が多いという状況で
した。

都市推進課 ・乗降数のアンバランスについては、我々も少し前から検討してますが、まだ考察が
至ってないというところもございまして。近鉄蟹江駅の乗降数の差異につきましては、
仮説ベースですが、Dバスの運行時間が8時から18時でございます。例えば、名駅
方面に用事があって移動される方は、まず家からDバスに乗って、近鉄蟹江駅で降
りて、名古屋駅に向かいます。その用事がDバスの運行時間内に終われば、おそら
く帰りもDバスを利用していただけるとは思いますが、ただ、そうでない方は別の
手段、例えば、家族送迎等で、蟹江駅からご自宅まで帰られているのではないかと、

そういった仮説を立ててございます。詳しい内容につきましては、実証実験が終わった後のアンケート、グループインタビュー等により仮説の深掘りをしていきたいと考えております。

- 世良委員
- ・ありがとうございます。おそらく、高齢の女性が多いだろうということであれば、またそのニーズを満たしてあげることが、地域貢献になると思います。
- 松本会長
- ・ちなみに何分前まで予約はできるのでしょうか。
- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・15分前まで予約ができます。
- 松本会長
- ・ギリギリまで予約できますね。帰りがなかなか読めないから予約しにくいというのはあるだろうなと思いましたが、違う要因ですね。
 - ・近鉄蟹江駅は、先程言われた通りかと思いますが、またそういったアンバランスについては、今後の調査によって、なぜかを明らかにしてもらえればと思います。
- 中村委員
- ・近鉄蟹江駅に利用が多いという結果を興味深く見させていただきました。先程、公共交通利用促進という内容もありましたが、実は、近鉄名古屋線につきましては3年程前、敬老パスの対象に追加していただきました。実は、その後を見ても、黄金駅について、他の駅が減少している中で非常にご利用が増えております。隣の烏森駅につきましても、若干ですがボリュームが増えているということで、敬老パスの効果を非常に実感しているところです。先程、西福田のデマンドバスにつきまして、高齢者のご利用が多いのではという話がありましたので、例えば、名古屋市以外の駅ではありますが、近鉄蟹江駅も名古屋市の敬老パス対象に加えていただくことが可能であれば、このデマンド交通を介して、西福田周辺の方々が自動車から公共交通利用に転換するきっかけとなり、結果として先ほどから話題にもなっているCO2排出量削減にも寄与するのではないかと考えます。
- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・近鉄蟹江駅のご利用が多いのは、この西福田から一番近い鉄道駅で、急行や準急が停まり、非常に利便性の高い駅ということで、地域のニーズが高いからです。一方、高齢者の方からは、敬老パスが使えないということで、近鉄戸田駅の乗降を希望される方もいらっしゃいます。地域とお話をさせていただく際に、戸田駅を利用したいという声は我々も理解できますが、デマンド1台で運行していると、蟹江にも行き、戸田にも行ってとなると、かなり運行効率が悪くなります。使えない時間帯や人数が増えてしまうのではないかとということで、近鉄蟹江駅ではなくて、近鉄戸田駅もという意見については、今後の検討対象とさせていただいているところでございます。
 - ・それから、敬老パスを所管する健康福祉局とも意見交換をしていると、敬老パスの対象路線を拡大はしたが、民間事業者の路線につきましては名古屋市内としております。ですから、近鉄蟹江駅につきましては市外ということで、敬老パスの対象に

はならないと。しかし、これは別に近鉄蟹江駅に限らず、あちこちでそういう声があつて、今そのあたりについて、非常に苦慮しているところだと聞いております。名古屋市境に住んでいる方たちにしてみれば、市外とはいえ近くに便利な鉄道駅・バス停があれば利用したい。そこが日常の移動の拠点になっていると。そういった中で、健康福祉局としても、どのように対応していくのかと。もう少し言うと、1駅でいいのか、2駅でいいのか、そのような問題もある中で、なかなか結論が出ていないところです。現時点では市内ということなので、ご理解いただきたいと思います。

松本会長 ・ありがとうございます。そういう意見が出たということはお伝えいただければと思います。ちなみに、市バスが市外の駅に繋がっているところがありますか。

堀委員 ・あります。市バスは対象ですが、その駅から乗る電車は対象外になります。

松本会長 ・矛盾している気もするので見直してもらいたいと思いますが、いずれにしてもここで決めることなく、そのような意見が出たということをお伝えください。

加藤副会長 ・赤池駅から乗れますよね。

堀委員 ・赤池駅までは市営地下鉄の駅として乗れます。

松本会長 ・説明に窮するようなところもなくはないということですね。健康福祉局にそんな意見もあったということでお伝えいただければと思います。

・利用促進券のご利用はあつて、それ以降減ったということは、利用してみたものの、その後に関しては、今までの手段の方が便利だったなという判断があったかもしれないということです。ただ、行政サービスとして何を目的とするかという、やはり空白地での移動を支援するということなので、その移動に困っている方々が、ちゃんとこういった政策で救われているかどうか、そういう点検をしていただくといっていると思っています。一番不幸なのは、困っているけど知らずに使ってなかったという方々が存在することだと思います。残り少ないのでどうしようもないですが、今度全戸配布のアンケートをされるということですので、ちゃんと知られたかどうかというのも調べていただくとよろしいですね。

加藤副会長 ・この結果を見ると余りにもありきたりというか、何ら予想外の結果はなかったので、コメントしづらかったです。大事なのは、短期の実験なので、これから本当にこれが必要なのかどうか。これ自体をやることで、特に事業者さんの負担がすごく大きいとかではないと思いますが、お金は相当かかることですし、一方で人が行動を変えるのは、短期の実験だけでは起こらないと思うので、地域の皆さんでよく話し合うことが必要だと思います。

・加えて、交通支援制度をどのように構築していくかということが非常に大事です。特に交通支援制度をどうしていくかということを意識して、西福田の検討はされることが大事と思っています。

・今後、地域として結論付けていく方向性になっているのでしょうか。このDバスを

含めて、西福田学区でどうしていくかを、さいこうプロジェクト推進協議会は継続してやっていこうとしているのでしょうか。

交通企画・モビリティ都市推進課 加藤副会長

- ・協議会として継続していきますし、現段階の打ち手としてはデマンド交通になっていますが、実証実験の結果として仮に最適解がデマンド交通ではなかったとしても、交通課題の解決に関しては、引き続き検討してまいります。
- ・あらゆる手段がありうると思うので、そういうところの中から何がいいか考えていけるのがいいと思いました。これが良い悪い、もうやめたということは考えないで欲しいと思います。

交通企画・モビリティ都市推進課

- ・西福田の地域の皆様とはよくお話をさせていただいて、今回初めての実証実験でデマンドというものがわかったという中で、先程申し上げましたように、近鉄戸田駅まで行ってくれないか、運行時間についてももう少し朝早く、夜遅くしてくれないか、通勤通学等の対応もできないかといったサービス拡大傾向の意見はいろいろとお伺いしているところです。
- ・特に、運賃料金割引の話で、敬老パスも使えるようにできないかといった声が非常に大きいです。この西福田につきましては、公共交通空白地で、さらに高齢化率も高いというところで、そういった声が大きくなるのは我々もある程度予想していました。
- ・今後、この西福田で、どのような展開を考えていくのかというところでございますが、もともと公共交通空白地の交通支援制度を検討するにあたってのモデルと位置付けてございます。
- ・先程、加藤副会長がおっしゃられたように、このデマンドありきではなく、例えば、定時・定路線のコミバス、空きタクシー活用やタクシーチケット配布等いろいろな打ち手が考えられます。
- ・地域ニーズを踏まえ、今回はデマンドの実証実験ということで、今年度そして来年度、これは現在予算要求をしているところでございますが地域の意向としてはできればこのまま続けていきたいというところでございます。
- ・実際は、行動変容にある程度時間がかかることは、我々も承知していたところです。一方、当初予定していたよりも、あまり数字が伸びていないというところもございまして、この辺につきましては、プロモーションがまだまだ足りていないのか、それとも提供するサービスに足りないところがあるのか、そういったところは今年度の実証実験を分析した上で、次回につなげていきたいと考えております。
- ・この西福田の経験は、交通支援制度につなげていくことが目的でもございますし、当初から我々が目指すところです。ただ、数字だけを見て、今回の西福田がどうだと判断するのは我々としては時期尚早だと考えておりますし、今回の西福田でうまくいったところ、いかなかったところも含めて、支援制度の検討を進めていくため、もう少し時間はかかるかと考えてございます。

松本会長 ・ 今後も進めていただければと思いますが、ぜひ利用者数ばかりを追うのではなくて、そもそもの目的に合わせた効果検証をしていただければと思います。

◆ 千種 mobi の状況報告 **資料 7**

Community ・ 資料に基づき説明

Mobility

世良委員 ・ 資料 4 ページの運賃の話がありました。先程の西福田の説明時もあったんですが、同様に運賃という表現があって、第 1 号議案の対価という表現で、法的な基準で、運賃という表現ではないという説明があり、理解できず、そのあたり補足してほしいです。

Community ・ ご質問の趣旨で申し上げますと、こちらの方は緑ナンバー、いわゆる運行事業者が
Mobility 請け負った契約でございますので、これは公的な運賃という認識でおります。先程の対価とは事情が違うかと思っております、明確に運賃ということで、運輸支局の方にもお届けしているものになりますので、運賃かと思います。

運輸支局 ・ 少し補足させていただきます。先程加藤先生からご説明いただきましたが、まず、運送事業として、許可を得ている方々については、法的に定められた運賃・料金の収受が認められております。今回 mobi さんにつきましては、今まで、乗合の運送許可(21 条)を取っており、今回 4 条の乗合運送事業としての許可を取っていただいて、どちらも運賃を取ることは認められております。

・ 交通空白地有償運送につきましては、これも加藤先生からご説明がありましたが、本来、自家用車による旅客を運送し対価を得ることは禁止されており、運送事業等で対応できない場合については、やむを得ず、特別に認めることができます。この場合、運賃という言葉を使うと、紛らわしいなど、法律的な話もありますので、交通空白地有償運送は、その運賃に相当するものを対価と呼び、区別しています。

松本会長 ・ 4 条になって、運行時間帯が短縮されましたが、今のところ大きな影響はないということです。ただし、ご高齢の方の利用は多くないなと思っており、これは当初から mobi さんも認識しておられたと思います。地域のコミュニティセンター等々も一緒にやっておりますが、こういったところの課題解決のためには、例えばもう少し行政と一緒に取り組むような、そんな姿勢があってもよろしいかと思っておりますので、また行政と一緒に手を組みながら進めていただければと思います。

◆ その他

高井委員 ・ 「こども manaca おでかけキャンペーン」について、資料に基づき説明

以上