

令和 7 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 議事概要

日時：令和 7 年 6 月 24 日（火）15:10～17:20

場所：名古屋都市センター14 階 特別会議室

会議次第

1. 開会

2. 議題

・報告事項

（1）千種 mobi の状況報告 資料 1

・協議事項

（1）西福田実証実験について 資料 2

—配布資料—

出席者名簿

配席図

資料 1 千種 mobi の状況報告

資料 2 西福田実証実験について

議事概要：

◆ 千種 mobi の状況報告 **資料1**

Community

- ・資料に基づき説明

Mobility

多田委員

- ・国交省への質問ですけど、持続可能な地域交通ネットワークの再構築プロジェクトということで、国の補助金がどうのこうのというご説明がございました。ご存じの通り運賃の値上げが今後検討される、また、非運賃収入ということでスポンサー収入等々も一緒に考えていかないと、というご説明であったと思います。
- ・そういう中であって、この民間主導の交通ネットワークの再構築について、国交省さんとしてこれをどういうふうにご認識されているのか、ここでは持続可能なという言い方をされていますが、通常ですと自治体さんが運行主体となって、自治体の予算が投入される、こういうケースが大半だと認識をしております。
- ・この mobi さんの取り組みというのは従来にない画期的な取り組みだというふうに認識をしているわけですが、国としてこれが将来持続可能かどうかというところは、どのようなご認識をお持ちなのか、1 度確認をさせていただきたいということで質問をさせていただきたいと思います。

松本部長

- ・ご出席の 2 人が採択したわけでもないですが、もしお考えがあれば。

江川委員

- ・私からは答えづらいところが正直ありますが、補助事業に関しては、共創モデル実証運行のプロジェクトで申請をされて、適切に審査をされて採択されたということだと思います。

多田委員

- ・要は民間主導の部分で持続可能なということが本当に可能かどうかの検証が今行われているのだと思いますけど、そういった持続可能性というものについてはどのようなご認識でしょうか。

江川委員

- ・持続可能性ということに関しては、民間主導と言いながら、民間単体でやっているものではないという認識です。というのもこの共創プロジェクトは、昨今、公共交通の状況が厳しいというところで、交通事業者や自治体、それぞれ単体でやっていくのは困難なのではないかと。なので、他分野を含め様々な実施主体が共創して持続可能な公共交通のネットワークをつくり出していこうという趣旨のもので、民間主導ではありますが、実際には様々な共創主体がいるので、そういった共創の取り組みを行うことによって持続可能な公共交通ネットワークに繋がるという認識です。

世良委員

- ・まず重箱の隅つつくわけじゃないんですが、表現上の質問をしたいと思います。
- ・15 ページの移動先の周辺施設ですが、④の商業施設：イオン千種店というのと⑥は小売店：イオンタウン千種とあります。おそらく同じ場所のことを意図しているんでしょうが、定義も違うし、名称も違う。そもそもイオンの本体はありません、ここはマックスバリュです。前もそういった指摘をしたと思いますが、イオンタウン

が商業施設なら理解できますし、小売店は腑に落ちないというのが1つです。

- ・もう1点、表現上の問題です。6ページ、運賃について定義されていますが、最終ページでは料金という言葉が出てきます。
- ・値上げということで、運賃以外に料金部分が上に乗ってくるのか説明をしていただきたい。なぜ今まで運賃という言葉だけだったのに、料金という表現が入ったのか。これも言葉尻をとるような質問ですけど、以上2つは単純なミスなのか。他に誤字も見つっていますが、時間がもったいないので申し上げます。
- ・最後にもう1つ、これはぜひ聞きたいことで、16ページですけど非常に興味的な、すなわち0.9から2つ棒グラフがあって1.5までがボリュームゾーンということで、おそらく、0.9にしても1.5にしても、タクシーに乗るほどでないし、バスも走っていないエリアをずっと走っているとすれば、一番人気のある距離だということは理解できます。
- ・一方でその左、0.6から0.9も、乗る人が現実にはいるというのもわかりますが、ぐっと下がります。それに比べて、ボリュームゾーンの右側、1.5から1.8、1.8から2.1は左側に比べてそんなに下がっていません。正規分布の形になっていないわけです。
- ・そこで質問ですが、右下にタクシーの平均移動距離3.9キロメートル（2020年東京特別区）とあります。おそらくこの説明はなかったと思いますが、おそらく東京と名古屋は全く公共交通機関の構成も違ってきますから、多分参考にはならないと思います。むしろこの表から読み取れるのは、2.1から2.4がぐんと下がりますから、おそらくこれが公共交通のバスなりタクシーに移動する、移り変わっていく人達なのかなと思います。
- ・いずれにしても、ここに東京都の3.9という数字がどうして載せてあるのか、あわせてご説明いただきたいです。
- ・ちょっと何か意地悪な質問になりましたけど、ご説明がなかったので、あえて書いてある以上はご説明いただきたいということでお願いします。

Community
Mobility

- ・まずイオン千種につきまして、委員ご指摘の通り表現を間違えておりましたので、こちらの方は商業施設と書くべきところだと思いますので、そこは訂正いたします。というのも、メガロスというところを基準にした場合どうだったという見方で書いてしまったので、紛らわしい表現だと思いますのでそこは修正いたします。
- ・あと、料金と運賃につきましては、こちらの方もおっしゃっている通りでございます、特に他の何かがあるわけではないので、新運賃、旧運賃と書くべきところを料金と書いておりますが、これは私が作成いたしましたので、私の誤字でございます。改めてお詫びしたいと思います。
- ・あと、移動距離のところでございますが、まず、この右側のところにつきましては、目的地から目的地までの移動ではなくて、乗合をした場合についてはぐるっと回る

こともありますので、その移動が含まれているとお考えいただければと思っております。ですので、このエリアの中以上に運行はしておりませんので、この中を仮にAというポイントからBに行こうと乗ったときに、Cのところにお客様がいらっしゃったらそこをぐるっと回って、かつ、さらにもう1回行く途中にDがいたら回ってと、一筆書きがちょっと長くなるような運行があった場合には、この右端の方に出てくるということでございますので、そういった意味では、相乗りが増えれば増えるほど、実は移動距離については若干ボリュームゾーンが右側になってくると思っております。

- ・ただ、先ほど申した通り相乗り率 30%でございますので、このエリアの中ではそれほどもう増えるとは現状ではあまり考えておりませんので、そういった意味でこの移動のボリュームゾーンかなと思っております。
- ・あと、タクシーの平均移動距離のところはすいません。我々日本全国、同じような形で資料作っているのですが、本来であれば名古屋市という形できちっと出すべきところを、東京と書いてしまっておりますことについては、紛らわしい数字を書いてしまったことについてお詫び申し上げます。

松本部会長 ・状況報告に加えて運賃を見直したいということでございます。実際の運賃は運賃協議会で協議いただくことになるかと思いますが、この方向性について皆さん方から、懸念点も含め、ご意見いただければと思いますが、いかがでしょうか。

多田委員 ・異議があるとかそういうわけではないですが、以前この会議で損益分岐点はどの辺ですかという話があったと思いますが、そういった目安みたいなものはどういうふうにお考えなのかということも1つ分析いただければと思います。

Community ・以前からご指摘いただいているところで、損益分岐点については現状においてはまだまだ達していないということは前回の会議でお話した通りでございます。

Mobility ・とはいうものの、ご利用者の方々もすごく地域におりますし、また運賃値上げをご検討いただく際には、費用の部分と収入部分ということで、もう少しわかりやすい形でお見せできればと思っております。

松本部会長 ・持続可能という意味では、ずっと赤字というのは決して持続可能ではないので、やはり儲かるという体制は必要だと。一方で、こういった交通は社会課題の解決にも繋がって欲しいというところがあるので、営利だけで話してもらっても困る。その辺の兼ね合いをいかに見つけていくかというところが重要だという気がしております。

- ・もう1つ私の方から。ずっとお話させてもらっているのですが、mobiさんの仕組みは期待されますし、千種区にとってもすごく期待されているところだと思います。一方でやはり社会課題、すなわち高齢者の方々のご利用が低迷している。ここを何とかしたいということで、今回共創ということで、我々大学側もそこにメスを入れながら、より多くの高齢者の方々にご利用いただけるような仕組みを作っていく

いというふうに考えております。

- ・ただその中で値上げされると、高齢者の方々、やっぱり使いづらくなってしまうと思っています。
- ・そういう意味では一律の運賃ではなくて、高齢者の方々に対しては割引を入れていただくとか、あるいは先ほど夕方には集中するということがありましたので、その時間帯は少し多めに取るとか、要は何もかも同じ運賃ではなくて、運賃によって需要を平滑化する、そういう方向と、社会課題の解決に向けた運賃設定というのも考えていただければありがたいと思っております。
- ・それも感覚ではなくて、やはり利用実態に応じて、どういう値がふさわしいのかとこのを見ていただければいいのだらうと思っていますので、ぜひそういう検討をしていただければと思っております。
- ・それから、先ほどの距離帯でいうと、結構短い距離帯の方々が多いですね。0.9から1.2kmの辺りが40%。こういう方々からすると、あんまり高くするとそれならもうあんまり意味ないよねとなる一方で、実はこういう方々は乗り放題を使っている、そこはあんまり関係ないのかもしれませんが、そういう分析もしっかりしとくといいのではないかなという気がします。
- ・いずれにしても、持続可能性を確保するためには運賃収入が多くなる必要がある。一方で、ご利用の方々が離れていってしまっては意味がありません。
- ・さらに社会課題解決のために、ご高齢の方々により多く使ってもらおうと思うのであればそこに対しての運賃については、別の形を考えていただくというのはぜひお願いしたいと思っております。

Community
Mobility

- ・皆様に愛される交通になるべくというところで言うと、いろんなご意見いただくのは大変ありがたいと思っています。
- ・特に運賃につきましては、かなりセンシティブなというか、ご利用になる方々にとっても極めて重要なポイントかと思っておりますので、これについては我々としても考えていきたいと思っています。
- ・ただ、民間企業でございまして、今、いわゆる運行に関して公的なご支援っていうのは、今回調査をする、利用者を増やすということについての国の補助金等をいただいておりますが、運行自体に対しては補助金等をいただいてない中、一生懸命、必死になって頑張っているところでございます。
- ・さらに言うと、これだけ公的なというか、皆さんの地域の足としての役割というところを担えてきているという自負もございまして、この形でどう持続していくかというところの議論においては、そういったことも含めていろいろご議論いただければなと思っております。

加藤委員

- ・まずタクシーの平均移動距離、輸送距離だと思いますが、これは多田委員とか運輸局さんでおわかりになると思いますが、当然運賃改定されるときには値が出される

と思うので、ぜひ出していただけるといい。決して mobi の話だけじゃなくて、名古屋のタクシーがどのくらいの距離走っているのかというのは大事なデータだと思います。ちょうど料金改定のことと考えておられるのでそうかなと思います。

- ・それから共創プロジェクトについて私も協力するということにしていますが、大きな理由は、最初からこの事業は運賃だけでは損益分岐点を上回ることはないと考えているから参加した。
- ・損益分岐点を上回らなかったらやる必要がないと、公共交通で考えるべきではないと思っていますから、そこはナンセンス。
- ・むしろ、公共交通は外部性が大きく、地域にとっていろんな恩恵を与えるわけだから、その恩恵を与えているのにその人たちが払っていないというのがおかしい。
- ・そういう方々に払っていただけるようなサービスをどのように提供し、その中で運賃はどのくらいで負担し、それ以外でどのくらい負担するかということを考えて、それが経費を上回るということになれば、それこそが社会的な損益分岐点を上回るということなので、それをどうやって達成できるかということに興味がある。
- ・オンデマンド乗合交通は、田舎に合った公共交通だと言われていますが、損益分岐点など問題にならないくらい少ない利用しかない、あるいは乗り合わない。つまりタクシーと同じというのが現状なので、むしろ名古屋市内のように人口とかいろんな施設が多いところでこそ、意味があるものだと言える。
- ・橋井さんから、この交通機関は全然障害者のことを考えていないものだと指摘があった。
- ・これは逆に言えば、mobi がある程度乗り合うことで、安く皆さんをお運びすることができるとい交通機関であるということなので、こういう詰まったところでないと思うはならない。
- ・パッと乗ってパッと降りるということをやっていないと回転率が上がらない。そういうところをすごく追求している乗り物なので、結果的に障害のある方がそこから抜けてしまうということになる。本来は予約したときに、そういう方がおられた場合には、その方にも同じ値段とか同じような水準で利用していただけるようにしていくということを考えないといけない。例えばタクシーを用意するとか。
- ・概ねのところは、たくさんの方に乗り合っていただくことで安く移動することを提供するということが大事なところだと考えていただく。それは、代替りの交通手段もある、あるいは乗り合っていただけるこの大都市でこそ意味がある手段ですから、それでもまだ運賃だけでは黒字に絶対ならないので、地域全体にどういう恩恵があってそこからどういうふうにお金をいただけるかということを考えるというのが、今回の国からのご支援をいただいて、この調査をやることの眼目です。国の本省で選ばれたときにはそういうことを期待されて補助をいただけるようになったと考えています。とてもここは大事なところなのでご理解いただきたいところです。

- ・あと、乗り合って運行することで安くなるというなら、タクシー料金より高いというのはないだろうということです。今 500 円という運賃を出されていますけど、500 円はタクシーの初乗りですので、できればタクシー料金よりも安くなるように考えていただくと納得が得られると思います。原理的にそういうことなので。
- ・タクシー料金について改定が見込まれている状況ですので、初乗りが上がるのか、それとも初乗りは同じ 500 円で距離が短縮されるのかわからないですけど、そこは意識されて提案していただくのが必要だと思います。
- ・あとは 20 時までになったということ。浩養園さんの輸送が結構あったと、今もあると思いますが、それが確かに 20 時となるとちょっと早いのでカバーできなくなったということがありまして、それをカバーするのがいいのか悪いか。代替りの交通手段として元々タクシーはある。そこまでやるには労働時間的な問題が大きいと考えていいですか。

Community
Mobility

- ・営業時間を短くしたということは、定期運行に移っておりますので労働時間の管理というところで言うと、この 2 時間を増やすことによって、もう 1 人、人を充てがわないといけないということで、台数 2 台に対して、人件費が上がってしまう。
- ・あと、ご利用の様子を見ると、区域内で移動しているというより、どちらかというところと駅に行って帰られる方の移動が多いので、この移動をとるのが mobi の本来取りたかった移動ではないだろうとタクシー会社 2 社と話をし、一旦この形にしている状況ですが、アンケート等でお客からいただいているので、またタクシー会社 2 社とも考えていかないといけないなと。ただ、我々がやるというよりは逆にタクシー会社の皆さま方にうまくカバーしていただける形ができないかと考えております。

加藤委員

- ・営業時間的には、例えば朝とか晩とか少ないのであれば、2 台をずらして運行するというのも考えられると思ったので、そういうことは 1 回検討されるといい。
- ・というのは、浩養園さんは大きな利用先だったので、復路があまり使えないとなると、これからの持続可能性を考えると大きなポイントになる可能性がある。それこそボリュームゾーンを失うと、他の運行もできなくなるということだったら非常に問題だと思うので、注意していただきたいと思います。

世良委員

- ・事務的な経緯の質問ですが、前回の会議で、引き続き 4 条運行を認めるか認めないかという多数決があったと思います。ある方は賛成されなかったし、それは当然自由な行動だと思いますが、その際に時間を短くするという話を聞かなかったように思いますけど、その経緯を事務的な点で教えていただきたいです。

Community
Mobility

- ・前回の会議で、議事録等も残っていると思いますが、営業時間については以下のように変更しますということについてはご報告申し上げております。
- ・その際にも、4 条に移行するということがありますので、ドライバーさんの勤務時間の問題もありましたので、こういう形に変更しますと発言した記憶がございます。

- 松本部長 ・それを前提に皆さんにご承認いただいたということだったと思います。
- 吉田臨時委員 ・先ほど皆さん言われた分岐点が一番ちょっとネック。値上げするためには、その分岐点をどのように解釈されてやっているのかがちょっと気になる。
- ・あと、値上げする以上は何か付帯もあっていいのではないかと。例えば時間を延ばすとか、先ほど言われた割引をするなどを考えていただいたらどうかという感じはしておりました。
- 松本部長 ・サービスが上がるから値上がりするというのは納得いただける点かと思いますが、それから何よりも、何で値上げする必要があるかというのをしっかり説明いただくと。一方で弱い者いじめになってはいけなくて優遇措置というのでも考えていただく必要があるかなということだと思いますので、今までの繰り返しになりますがぜひその辺をしっかりと検討の題材にいただければと思います。
- ・今日、たくさんご意見いただきましたので、次回に向けて、またご検討を深め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2**

- 交通企画・モビリティ都市推進課 世良委員 ・資料に基づき説明
- ・非常に面白いデータを提供していただいたという率直な思いです。
- ・質問というよりも、私の意見かもしれませんが、5ページのグラフで、12月までと、1月で（利用者数が）半減しています。
- ・無料で乗った人が乗らなくなったのだろうということも想定できますし、もっと厳しいこと言うと、そもそもその無料利用促進券が、9%しか使用されなかったということは、現実の人数はかなり限られているだろうなということは、客観的に想像できます。
- ・しかしながら、この9ページの定時デマンドのイメージ、非常に面白いと思うのは、駅に9時の到着を固定して、利用者の効率性を向上させようということであれば、意見というのはここですけども、6ページの目的別のODの蟹江駅、前回も発言した記憶があるんですけども、赤い、蟹江駅に向かっていくのが37%に対して、逆に下ってくるのが23%と、非常にバランスが悪くなっている。左の時間別利用者数を見ると、7時台が1人というのは別としても8時台94人に対して、18時台は3人と、やっぱりこれ他のエリアも含めてだとは思いますが、定時運行の蟹江発を、例えば夜の7時台、8時台の特別運行を一本なり用意すると、利用者にとって非常に利便性が高くなるのではないかと思います。
- ・そのことによって、お金が100円なることによって高齢者多分増えると思います。
- ・そもそも敬老パスの所有率がこれ全人口ですよ、47%あれば、確かに300円は高いと思う気持ちはよくわかります。市バスなら無料で乗れるのにと。

- ・しかしながら全体の経営バランスという話が今日もずっと出ているように、おそらく、会社通いの人だったら、当然、朝 8 時台やったら何とか間に合う人もいます。ところが、(夕方) 6 時ではさすがに帰りには間に合わないということなので、利用者の立場で発言してるんですが、帰りの定時デマンドがあるといいかなあと思います。

交通企画・
モビリティ
都市推進課

- ・西福田学区のデマンド実証実験については、公共交通空白地を含んでおり、高齢化率が高いという事実に基づき、この地域で求められるニーズが日中の高齢者のちょこちょこ移動、例えば買い物だとか通院だとかを想定し、ターゲットを絞った運行計画を地域とともに策定しております。
- ・単純に利用者を増やそうとするのであれば、通勤通学客をターゲットにした運行計画を策定するのが合理的ですが、先ほども申しあげましたように、ターゲットが日中の高齢者のちょこちょこ移動というところなので、昼間 8 時から 18 時の 10 時間運行とさせていただきました。
- ・近鉄蟹江駅の行きと帰りでのアンバランスについては、近鉄蟹江駅に行く際には D バスをご利用していただきましたが、都心部で遅くまでで滞在された方の帰りは D バスの運行時間外だったのではないかと推察しております。
- ・その方達のために、D バスを遅くまで運行させるのは、当然コストもかかりますし、タクシー等他の公共交通にも悪影響を与えてしまう可能性もあるということで、昨年度の実証実験については昼間 8 時から 18 時までの運行とした次第です。

松本部長
原田委員

- ・目的に照らした運行を検討しているということでございます。
- ・9 ページの定時デマンドの取り組みですけれども、非常に面白い取り組みかなと思いますが、蟹江駅への一番利用が多い時間帯ということで、これをやると結構乗り合いが発生するのではないかと思います。予約した方に迎えに行く時間を知らせるのかどうか、前回の議事録見ると 15 分前に予約できるとなっていたと思いますが、予約を入れた後で、もし行く時間を知らせるのであれば、その後どんどん予約が入ってくると時間が変わってくる、行ける時間が変わってくるということもあるかと思います。
- ・もし知らせないのなら、どれぐらい待っていればいいのか、そういった問題が出てくると思いますので、どういった扱いにするのか確認させていただければと思います。

共創グループ
(金森氏)

- ・システム関係は私が調整させていただいておりますので、代理で回答させていただきます。
- ・今回の定時デマンドに関しましても、ピックアップの時間っていうのは、事前にご報告する予定になっております。
- ・全体の最適性を考えるとシステム的には伝えずに、前日に伝えるという方法もありますけれども、今回の場合 2 週間前から、配車依頼は受け付けまして、その時点で

配車依頼を受け付け可能であれば、そこでピックアップ時間をお伝えするというような運用をさせていただく予定です。

原田委員 ・ピックアップ時間は、どんどん予約が入ってきて変更になった場合に、何かそれを、その都度お知らせ、変更になりますということをお知らせするという機能が備わっているのでしょうか。

共創グループ
(金森氏) ・そこが今回初めての挑戦をさせていただいて、どれぐらいその時間の幅が動くかを、我々、大体 10 分以内だと見込んでおりますが、そのようなお伝えはしない形で今回はやろうと思っております。

・なぜなら、電話で配車依頼を受け付けさせていただくことも多いと思っており、アプリの通知等も、機能としては名鉄さんと検討はさせてもらっているところではあります。電話の方が前日に捕まるかを我々は保証できませんので、1 発目の、配車依頼を受けた時点で、その前後でお待ちくださいという運用を今回挑戦させていただければと思っております。

松本部会長 ・バッファertimeを余分に設けながら先勝ちでやっていく、この範囲だからできそうだということですね。

共創グループ
(金森氏) ・別の地域でシミュレーションを行い、定時デマンドをやったほうが効率的だというような結果は、得ておりますので、郊外で適用してみようと判断させていただきました。

松本部会長 ・蟹江駅に行ったあと、利用者はどこに行っているのか。要は実際の移動として蟹江駅に多くの方が向かっている、その方々は蟹江駅から西へ行くのか、東、やはり名古屋に向かっているのですか。

共創グループ
(金森氏) ・そこは把握できておりませんが、名古屋の駅で栄や金山をまちなかと定義し、昨年度大学でアンケート調査を実施させていただきました。その際に、名古屋駅・栄というところであれば、蟹江駅を使っていく比率が高くなっておりましたので、名古屋駅方面に行く方が多いのではないかと思います。

松本部会長 ・西へ行くなら、蟹江駅に運んでも良いと思いますが、東へ行くなら市バスを使ってほしいと思ってしまう。

共創グループ
(金森氏) ・今年度は利用促進を国の補助で、地元の方々、コンサルの方々と企画しております。
・賢い使い分け、使い方というのはモビリティマネジメントの手法を使いながらやっていきたいと思っており、今年度は 6 ヶ月の実験期間で夏休みも含みますので、なるべく地元に入らせていただきながら賢い使い方、使い分けをやっていきたいなと思っております。

松本部会長 ・ぜひそこを目指していただくと、この地区での実証が他の地区への展開も可能になっていくと、いわゆる市バスとの協調だと思いますので、そういう体系ができるといいのではないかと思います。

・今は、河合小橋でしか乗り継げないですが、本当は東の方、あるいは北のほうへ行

こう思うと、東もしくは北のほうにもバス停と乗継げる場所があるといいなという気はしますが、そういうこともこの長い実証の間でご検討いただくと良いのかもしれません。

橋井委員 ・西福田で敬老パスとか、障害パスが使えるようになったというのは大変よかったと思います。これから、西福田はもっと高齢化すると思いますので、もっと周知することによって、利用できればと思います。

・先生が言われたように、西の方ではなくて東に行くときは市バスを使って欲しいというような話がありましたが、私は個人的に今の名古屋市の高齢パスとか障害パスは戸田までは発着することによって後でバックされるようになっていますが、将来的な希望ですが、これが蟹江まで、名古屋駅から蟹江までであると、もっとこれを使って皆さん出てくると思います。

松本部会長 ・前回もこういう話があったかと思いますが、引き続きそういうご要望があったということで、関係部署の方にお持ち帰りいただければと思います。

小林委員 ・先ほどのご説明で 6 ページの曜日別の差があまり見られなかったと聞き取れましたが、表を見ると明らかに木曜日が少ないと思います。木曜日が少ないというのはやはり医療機関が午後休診だとか、そういうパターンが割と多いので、これだけみると意外と、医療関係、病院等の利用もあるのかなと思いますが、その下の OD を見ると、商業施設ばかりが目立つということで、先ほどの mobi では利用目的をある程度把握しているように感じましたが、こちらの実証の中では利用目的まで調査されたのか、逆に病院に通う人が一定数いるので木曜日が少ないということであるならば、病院の通院等への対応も、今のままでいいのかを含めてどうかと思いましたので質問させていただきました。

交通企画・モビリティ都市推進課 ・昨年度の実証実験において実施した利用者へのアンケート調査において、D バスで行った施設等を尋ねており、イオンモール名古屋茶屋が全体の 21%、最も多いのは近鉄蟹江駅から鉄道に乗り換えであり 48%。医療施設関係は西福田学区外の診療所・病院が 3%、西福田学区内の診療所・病院が 0%でした。

・中長距離の場合、近鉄蟹江駅や南陽交通広場で乗り換えて名駅や栄・金山に行くといった D バスの使い方については想定しておりましたが、近鉄蟹江駅への移動した後の目的が買い物なのか娯楽なのかといったところまでは掴んでおりません。

・地域内交通における高齢者の日中の買い物や通院などのちょこちょこ移動、それから交通ネットワークに接続するような近鉄蟹江駅や南陽交通広場での乗り換えての中長距離移動の促進には寄与しているものと考えております。

共創グループ（金森氏） ・移動目的を把握するために、事後的にアンケートで今まで把握させていただいておりました。

・それに加えて今年度、名鉄のご協力で、アプリに関しましては、協力いただける方にはなりますけれども、こういった目的で利用されますかというような移動目的が

わかるような仕様になっておりまして、そういった機能追加をさせていただくところでございます。

- ・また、電話の対応の時間にはよりまずけれども、電話のところでどういった目的ですかというような都度の利用目的っていうのを把握して、また皆様方にご報告できればと思っております。

- 多田委員
- ・定時デマンドの内容についてもう少しご説明いただきたいと思いますが、これは、8時から9時台ということですので、2時間ということでもまずよろしいのかなと思います。その8時台、9時台に蟹江駅に向かう便が何本ぐらい運行されるのかは、予約によっても随分変わってくるのかもしれないですが、その時に車1台ですよね。学区内からイオンモールだとか、蟹江駅以外のお客様の輸送が可能になるのかならないのか、これも検証されることだと理解をしております。
 - ・もう1つは、蟹江駅に集中するわけですので、乗りこぼし対策になるようなものがあるのかいないのか、これも検証項目だろうとは思いますが、実際に乗りこぼしが出たときどうするのかというのが単純な疑問です。システムの中でどうしていかれるのかというのが、あらかじめわかっていることがあれば教えていただければと思います。

- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・運行本数など詳細は協議しているところです。
 - ・ベース車両が近鉄蟹江駅に向かっている時間の、例えば東方面の需要をどうするかということですが、応援車両というものがあまして、その配車基準が30分以上待つ場合ということになっております。

- 多田委員
- ・乗りこぼしには2つあると思っております、蟹江駅の混雑時間帯の乗りこぼしと、イオンモールへの乗りこぼしだと思いますので、その辺も整理いただけるとありがたいと思います。

- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・もう少し補足すると、車椅子の方がDバス乗車を希望された場合、ベース車両は車椅子対応ではないので、対応可能なジャパンタクシーが応援車両として出動します。
 - ・また、ベース車両の乗車定員は8名ですが、特定の乗降ポイントで9人、10人の希望があった場合や、30分以上待っても1台のベース車両では対応できないなどの特定の場合には応援車両が出動します。
 - ・車椅子対応が必要な場合、乗りこぼしやDバスが別の場所を走っていて対応が困難な場合の2パターンについて、昨年度も今年度も5台の応援車両を用意しております。
 - ・特に朝の時間帯に近鉄蟹江駅のニーズが非常に大きいということですから、8時台から9時台に定時デマンドで需要を束ねることによって、できるだけ多くの方に利用していただきたいと考えております。

- 多田委員
- ・8時台、9時台は良いですが、10時台も意外と多いと思いますが、ここを外した意図が何かあるのですか。

- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・もともと 10 時間の運行の中で、あまり長い時間に、定時デマンドのような特定の時間帯の移動を縛るようなものは、デマンドの特性からすると特別な取り組みだと考えております。
 - ・定時デマンドは、特定の時間帯において通常のコミバスとあまり変わらない運用になります。一方、西福田学区で新たな移動手段を検討する際に、コミバスであれば市バスよりもきめ細かい乗降場所を設定できるかもしれませんが、それでも高齢者の方たちが何メートルも歩くのはなかなか厳しいという中で、西福田は住戸が散在しているため、地域がデマンド交通に決めたという経緯があります。
 - ・デマンド交通の特性をできるだけ損なわないようにしたいと考えておりますが、近鉄蟹江駅の朝のニーズも非常に高いということで、その両立を図るため、8 時台から 9 時台という設定にしました。
- 松本部会長
- ・ちなみにその時間帯と、駅への利用というのは全く比例しているということでしょうか。要は 10 時台も多いけど、必ずしも駅に行っている動きではない可能性もありますよね。
- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・特に 8 時台から 9 時台が多いという結果です。
- 世良委員
- ・時間帯別利用者数で 8 時台 94 人とか、9 時台 138 人とか合計 911 人で数字を見ていましたので、私も蟹江駅の定時デマンドの話、先ほど発言をしましたが、この 911 は要するに総合計で、全ページ見ますと、言い方変えれば、6 ページの右上の表を見ると、1 日平均はよくて、12 人、もっと少ないときもあって平均 10 人ということを見れば、蟹江駅に 1 日あたり、駅の方に行くのが赤く太くなって 37%ですけど、要は 10 人だとすれば 3.7 人、要するに全員が同じ時間に合えば一車に乗れる。
 - ・下りも 2.3 人ですから、少なく見えてしまいますが、2.3 人ということですので、乗りっぱぐれは、現状においてはそんなに心配しなくてもいいのかなと思います。
 - ・ただ、あえて発言したのは、この利用料金を、先ほど言いましたけども、敬老パス 47%所持率の中で、300 円高いと言っている人が、100 円になることによっておそらく変化が生じると思います。
 - ・そのあと、社会実験ですので永久に続くのであればいいですが、もしそうでないとすれば、やはり何を着地点にするのか、見えてきたのは例えばイオンとか南陽支所とかに行く人もいるので、巡回バスを将来設けるとかですね、そのあたりのある程度仮説を作っておくのが大事じゃないかなと思いましたので、発言させていただきました。
- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・昨年度の実証実験は最初の取り組みということで、利用者数は私どもがイメージしていたものよりも少し少なかったと考えております。
 - ・ノーオファー率、予約をしようとしたが成立しなかったのは 10%程度でした。もち

ろん、高齢者割引等を実施して利用者数が増えるとなると、当然ノーオファー率も増えてくるだろうと予想されます。

- ・その中で、近鉄蟹江駅 6 割という傾向はあまり変わらないのではないかと考えておりますが、高齢者の移動が活発になれば、いろいろな使い方や目的地が新たに出てくる可能性もあります。
- ・前回の結果を踏まえ、今回の実証実験はいろいろな工夫を凝らしております。今はこの実証実験に注力し、地域の真の移動ニーズをしっかりと深掘りすることに努めていきたいと考えております。

殿島委員

- ・これは難しいですよ。わからないですけどね。西福田地区は市バスが通れない道路がいっぱいあるから、こういう発想があるんです。
- ・高齢者で国民年金の方が多いと思います。少子高齢化で、1 人住まい、日常の病院は今まで培ってきた身内の手助け、この代わりをこのデマンドでやられるならそれなりのこと。ずばり解決するのはデマンドで、何とか循環バスをやられるのが一番。金にかかるけれども、一番高齢者向けじゃないかなと思います。端的な意見です。

松本部会長

- ・そういう意見もありますし、いずれにしても今回実証でいろいろなニーズを探っていくというところですよ。それでよろしいと思っております。あくまでも実証、ただし既存の公共交通との調和というのを忘れないで欲しいのと、あと実際に本当に誰にとってのデマンドかというところは明らかにして欲しいという気はしています。
- ・事務局の想定としては、バス停まで出歩けない方々に対しての交通手段というのが元々の想定で、そうすると地区内とか、せいぜい隣接地区の病院、商業施設への移動だろうというところでしたが、実際には違う需要が出てきました。そういう方々が、バス停まで歩けないんだろうかという、実は歩ける方、そういう方々が元気に、安い近鉄まで行ける手段ができたからということで、どんどん使っているというような絵も見えてきます。もちろん名古屋は余裕があるからそういう方々に使ってもらおうというのはいいのですが、そうすると他の地区とのバランスがどうなのっていうのも気になってきたりいたします。
- ・ということで、いろいろあるのですが、それは実証ということで、ぜひそういうことも含めて実施をいただくということだと思っています。
- ・それから前回と違うのが、定時デマンドが入ったことと、それから期間が長くなった、運行時間も少し変わったんですかね、あと目的地もちょっと変わった。ご高齢者、65 歳以上の方々の 100 円の割引、福祉特別乗車券は無料という、こういうのが前回と違った中で運行しますということですね。
- ・今回それについて皆さんにご承認いただきたいということでよろしいですかね。
- ・服部さん地区からおいでいただいておりますが何かありますでしょうか。

服部臨時委員

- ・地域としましては今年 2 年目ということで、大変喜んでおります。

- ・ 昨年の全く地元が、バスもなかなか来ないという地域で、不自由な生活をしておったのですが、全く新しい D バスということで、まず、それを知ってもらおうと、いうことに相当注力したのですが、結果的には数字的には大きくでなかった。ただ、相当な意識の変化は見られたなということは実感しております。ただ、行動の変化に繋がらなかったというところかなと思います。
- ・ 今年になって、今年もやれそうだよという話を地元でするんですけど、いつからやるのいつからやるのという声がもうちょくちょく入ってきておりまして、そういう意識はまだ完全には落ちてなくて、残っておるなと感じました。
- ・ 今日ご承認いただければ、早速、周知、促進、PR に入って、とにかく行動の変化に結びつけてもらわないと結果的に D バスは成立しないことになりますから、地域としてはそっちに全力を挙げていきたいなと思います、よろしくお願いします。

松本部会長

- ・ そういう意味では前回は 3 ヶ月、それが 6 ヶ月ですので、ある手段で移動していたのを 3 ヶ月のために変えるのかということはあるんですが、6 ヶ月はちょっと変えてみようかなということになる可能性もあるので、そういう意味ではご利用いただける可能性が高まるのではという気がいたします。

加藤委員

- ・ この運行の結果については、本当に退屈というか、何も新しいことを私は感じない。こういうのをやったらこうだよなあと、そういう思いです。
- ・ 今、行動を変えとおっしゃいましたが、行動を変えるのは 3 年かかるんですよ、だから 3 年やらなきゃいけない。私の興味は、その 3 年に行くかどうか、mobi は 3 年やって 4 年目に入りましたよね。これがどういうふうに継続されるだろうか考えるんです。
- ・ あるいは切れ目を作っちゃいけないでしょ、地域にとって必要な移動だったら、切れ目を作るのはおかしいですよ。でも 2 月で終わるんですよ、そしたら 3 月からちゃんと市が財源を持ってやらなきゃいけないでしょ。切れ目を作ったら、結局、元の木阿弥のようになるんじゃないんですかね。

交通企画・
モビリティ
都市推進課

- ・ 交通に関しての行動変容には時間がかかることは承知しております。昨年度の実証実験は、秋からの 3 ヶ月間で、しかも初めての取り組みでした。
- ・ 通常の名古屋市予算であれば、実証実験を実施した後、その結果をしっかりと分析し、次の打ち手などをよく検討した上で、次の予算要求を行うものなので、時間が空いてしまうこともよくあります。
- ・ 一方、昨年度の実証実験は、まずはデマンドに乗っていただきたいということで利用促進券を地域に配布しました。さらに、せっかく地域が盛り上がって認知も進んでいるのだからこのまま続けたいといった話も地域からありました。
- ・ 昨年度の実証実験は、地域主体という建付けの中で、地域がどこまでできるのかというところを確認し、認知に努めた上で、まずは試しに乗っていただかないとサービスの内容もわからないことから…。

- 加藤委員 ・過去の部分はもうわかっているし、さっき言った通り全部、特に私の中で感動はなかった。それはいいんですけど、継続するのはどうやって決めるのか、そこを聞いただけ。
- 交通企画・モビリティ都市推進課 ・西福田学区は交通支援制度検討のモデルとして位置付けており、デマンドをここだけ走らせて終わりというのではなく、他の公共交通空白地に対する検討も行っています。
- ・一方、西福田学区におけるモデルとしての実証実験は、今年度を1つの区切りとする考えであり、地域にもその旨伝えております。
- ・来年度については、昨年度と今年度の実証実験の結果を踏まえ、大勢の方に利用していただけるということであれば、次は運行コストを下げるなど持続可能な取り組みを目指してまいります。残念ながら、結果の数字が芳しくなかった場合は、デマンドという打ち手だとか、そもそもの西福田学区のニーズについて深掘りする必要があるのではないかと考えております。
- ・交通支援制度を整えた後に、西福田学区、それから他の地域という話になるため、まだまだ時間がかかるだろうと考えております。
- 加藤委員 ・よくわかりました。まず6ヶ月やるんですけど、例えば3ヶ月とかで、何か見直しをするっていうことは考えないんですか。
- 交通企画・モビリティ都市推進課 ・この6ヶ月という期間の中で、前半の3ヶ月で当然見直すべきところも出てくる場合は、後半の3ヶ月において何らかの対応も検討する必要があるという考えもあります。
- ・一方、その内容によっては軽微でなくなることもあり得ますので、その時はまた協議会部会場で議論することになると思います。今のところはこのやり方で、まずは進めてまいります。
- 加藤委員 ・スケジュールの中で中間的な見直しをかけるというのがないので、想定されてないと私は思ったので、想定された方が良いのではという懸念です。想定されていないなら想定されてないで良いです。
- ・今おっしゃったやり方だったら、いつになったら西福田は、必要な公共交通ができるのかといたら、全く見通し立たないと言えますよね。それはちょっとかわいそうじゃないですか。全市のモデルとしてやって、利用が少なかったらこれはもうやらないみたいな、そういうことだと、希望が持てないですか。やってもらえるだけ可能性があるから希望を持てるといえるんですけど。
- ・例えば、それこそ1日何人乗ったら続けるとか示してあげないといけないし、それに行動変容をもししたとして、結局なくなるなら、元の木阿弥になってしまう。
- ・やっぱり継続していける道をちゃんと示してあげないと良くないのではないかと思います。私がこういう実験やる時は、絶対切らさないことを考える、切らすことはものすごい無責任だと感じます。だって、やっというて結局やらないってなったら、な

んだったのとなるじゃないですか、この国の予算の特徴ですけど。

- 松本会長
- ・私の認識は別になくすとかいうことではなくて、現在の需要を見極めて、この地区にふさわしい姿を探って、そこへの移行をするということだと思っているのですが。
- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・今回の実証実験においては、目標利用者数を 35 人／日と設定しました。これは、令和 5 年度の事前アンケート、令和 6 年度実証実験中の利用者アンケートや事後アンケートを踏まえながら、実現可能な数値目標として 35 人／日を掲げました。35 人／日以上乗っていただければ、その後はコスト削減をどうするかなどを検討し、仮に目標を大幅に下回るようなことであれば、打ち手やニーズについて、白紙に戻すような形になるかもしれませんが、しっかり検討していかなければならないと考えています。
 - ・そして、西福田学区に限らず、他の公共交通空白地に対する交通支援制度の検討につなげてまいります。
- 松本部長
- ・2 つあって、1 つはモデルですがもう 1 つは空白地の交通手段の提供、この 2 点あります。モデルについては今回のものをベースに終わってもらって、それをモデル化してもらって他への展開って考えてもらっていいですが、空白地への交通手段の提供は依然やらないといけないわけですよ。
 - ・その時に、人数を求める必要があるのかということとはよく考えて欲しいと思います。すなわち、大事なのは困っている人がいないかどうかだと思っています。ただし、数少ないながら困っている人がいれば、そこは行政サービスとして提供すべきではないだろうかという気がします。ただし効率性を考えないといけないとは思いますが、単に少ないからもうないよねというのはないと思いますので、そこはそうに私は信じたいと思っています。
 - ・デマンドじゃないし、公共交通じゃないかもしれない何らかの形で空白地の移動の確保、これはもうぜひお願いするということだと思います。
- 加藤委員
- ・だから、交通支援制度のモデルって言い方がすごく違和感があります。交通支援制度でどういうふうにそれを設計するかというときのケーススタディとしてやっているのだったらわかるんですけど、これは交通支援制度のモデルじゃないでしょう。
 - ・つまり、交通支援制度でできるものはもしかしたらタクシー助成みたいなものかもしれないし、あるいはライドシェアとかかもしれないですよ。そういうものをどういうふうに、地域で試行錯誤しながらそこへ、3 年ぐらいが一番いいと思いますけど、3 年ぐらいで行動変容が一段落するので、その間にどういうふうに進んでいって、3 年たったらまさに本格へ行くみたいな、その流れが交通支援制度だと思います。
 - ・別に D バスのこのスタイルが、名古屋の交通空白地域でどこでもやれるとかやらなきゃいけないってことじゃ全くないでしょう。だから、そうやって言われるとすると、西福田が交通支援制度のモデルというのは、非常に違和感がある。交通支援制度を作っていくためのケーススタディとしてやっていると言うべきじゃないです

か。

- ・あとは、そのケーススタディが成就するために、一体この 6 ヶ月の実験が終わるまでに何を終えて、そのあとの見通しがどうなるかを示してあげないと、本当にこの 6 ヶ月の実験で少なかった、じゃあおしまいですよと言ったら、何をやってたのかとなるじゃないですか。しかもモデルなんて言っていたら交通支援制度自体が立ち上がらないです。

世良委員

- ・モデルという表現は、私はそれなりに入ってきます。
- ・多分西福田が、現状でこういうパターンで分析できた。ただし、多分おそらくいくらか行動変容したとしても、3 年後とか 5 年後には人口分布が全く変わってきますから、例えば小中学校の統廃合でもそうで、もう産まれてきた数がわかっていますから、5 年後に小学校は何人、何クラス必要かとか読めてしまっているんですよね。そういう意味において西福田がこれから増えるのか減るのかという、将来予測は絶対必要になってくると思います。
- ・それに応じて名古屋市他の地区で、このパターンが使えるかどうかという、要するに、当てはめられるかどうかという、マッチングできるかどうかという検討していけばいいと思います。
- ・一方おそらくこれ手段になりますけども、今若者が多くて活性的だと言われる日進も将来的に、高齢化の町になるんじゃないかということを言われています、実際に春日井の高蔵寺ニュータウンはもう、自分たちでデマンドバスやら運営していますよね。
- ・ですから、西福田を 1 つの例として、現在のこういう住民パターンでこうだっていう結果が得られると思いますので、それをまた、名古屋市他地区で、全くこの西部に限らず東部も含めて北部・南部も含めて、適用できるパターンを作っていけばいいし、逆に適用できなくなったときにどうするかといういろんなそのモデルを検討していくなら意味があるんじゃないかと思いました。あくまで意見です。

松本部長

- ・多分、今回のやり方においての 1 つのモデルということ、ただし、加藤先生が言われるように、もっといろんなやり方もある中で支援制度ということの検討であれば本来はそういったものもいろいろ検討して作り上げて欲しいなということ、そりゃそうだと思います。
- ・ただ、予算とか、あるいは人材に限りがありますので、やれる範囲の中でということ、限定的なモデルということだと思っています。
- ・一方で実証実験 6 ヶ月ある中で、実証実験って何かを実証しますので、その実証が明らかになるような取り組みの変化はあってもいいなと思います。
- ・そういう意味では 3 ヶ月で、今加藤先生言われたみたいに、例えば今回、定時の着時刻ベースのデマンドやるということですが、それが全然空振りだったという場合どうするのというのもあるので、そういうことも含めて、そのあとに今度はこうい

うのを考えましょうというのもあっていいのではないかなということだったと思います。

交通企画・モビリティ都市推進課

- ・交通支援制度は、デマンドとか具体的な打ち手の話ではなくて、地域が主体となって取り組むという大きな枠組みの中で、地域の住民が検討し、どのような移動手段がその地域に相応しいかを決めて、利用促進に向けて頑張ってもらうことが基本的な考え方です。

- ・西福田学区は地域の特性に応じてデマンドという打ち手を選択しておりますが、他の公共交通空白地においてデマンドが地域の実情やニーズに一番合致しているとは限りません。交通支援制度の打ち手のメニューにおいて、例えばコミバスやデマンドのようなものとか、空きタクシーの活用とか、先ほど話題に出た公共ライドシェアとか、いろいろな打ち手が考えられます。

- ・いろいろな打ち手を地域が選べるようなイメージで検討しているところであり、デマンドのために西福田学区で取り組んでいるわけではないということをご理解いただきたい。

松本部会長

- ・そうしたら、何で二年目も同じデマンドなのと思っちゃいますがやめときましょう。
- ・そういう意味で、こういう言い方しちゃいけないですけど、補助金もらえるのは非常にありがたいですが、実はその補助金があるが故に、無いながらにやれることに知恵を出し合う必要が無いなんてこともあるかもしれませんが。
- ・せっくなのでぜひ、服部さん言っていただいたようにとにかく皆さんに周知いただいて、困っている方々に乗っていただいてということだと思いますので、制度設計等々にいろいろ注文もありましたが、皆さん向いてる方向は一緒だと思っておりますので、その他ご意見ございますか。

加藤委員

- ・私は何も違和感がないとか感動がないとか言っていますが、それはこの実験を普通にやっているからだけなので。

- ・これは本当に地域を変えることなんです。地域を変えて、人の行動を変えるのは本当に並大抵のことじゃない。それを起こして欲しいなと思いますので、それこそモデルになると思いますよ。今まで西福田ってこういうところだったんだけど、こういう取り組みをきっかけにして変わることができるのが、本当の目的だと思います。

- ・あと、蟹江駅の話がされていますけど、やっぱりこの地域だったら蟹江駅に行くのが一番多いと、逆に市バスが何で走ってないのかと、走ったっていいじゃないと、駅前が狭いからとかいろいろありますけど。そういうところなので蟹江にどんどん行ったらいい。蟹江に行ったら急行が20分に一本あって、10分で名古屋駅まで行けるんですから、めちゃくちゃ便利なわけです。

- ・それでいいし、そういう意味では、脇田さんが外出促進に繋がったとおっしゃっていただいた、その根拠って何かありましたか。そうおっしゃいましたよね、3ヶ月の

実験で外出促進の効果があつたと。

- 交通企画・モビリティ都市推進課 加藤委員
- ・昨年度の実証実験で外出促進につながったというデータはありません。結果として外出促進につながる、いろいろな目的地に気軽にお出かけしていただける、そういった取り組みを今回の実証実験で深掘りしていけたらと考えています。
 - ・とするとヒントとしては、西福田は不便なところなので、外出のレパートリーが少ない。なので、この D バスがあることによって、どんな外出ができるかというレパートリーをお示しするということと、多分、券を配るよりツアーをやるとか、一緒に行くとかというのをやられると意識が変わる 1 つのきっかけになると思うので、そういうのもちょっと試されたらいいと思いました。
 - ・この地域の方は、蟹江だったら思いつくんですけど、南陽交通広場に行かれて、そこからいろいろな行先ありますよね、バスで。高畑とか、あるいは東海通とかいろんなところがあるじゃないですか。そういうところにも行けるよと。今までだったら、西福田は本当に河合小橋まで行ってバス乗ってどうだとかそういう感じだったんですけど、あらゆるところに行ける。さっきの西もそうです。桑名とか四日市に行くことができるとか、そういうことをいろいろ提案されることをやられたらどうですかね。そうやって意識を変えられたらいいのではないかと思います。
- 松本部長
- ・そういう取り組みに期待しているということで普通の、どこでもやっているものではない、地域主体というのはきっとそういうところだと思いますので、それは行政だけでは考えられないような取り組みだと思いますので、そんなところを期待したいと思います。
- 江川委員
- ・さきほど補助金の話が出ました。今回、デマンドで「交通空白」解消緊急対策事業に応募されたということですが、もちろんこの補助金はデマンドだけでなく、公共ライドシェアとか、色々な「交通空白」を解消するための方策に使えます。決して地域のデマンドだけに限定されているわけではないので、その点だけ言っておきます。
- 世良委員
- ・実は先週山形にいまして、温泉街が無料で出す蔵王に行くバスとか、それから、宇都宮のライトレールにも乗ってきたんですけども、何が言いたいかというと名古屋っていっぱい乗り物、面白い乗り物があるよねと。小幡に行くガイドウェイバスもあればニモもあれば、中央走行の引山に行くバス、名古屋って本当に公共交通機関で面白いものがあるよねと言われたんですよ。
 - ・西福田の方もそういう名古屋の珍しい乗り物に行きましょうなんてツアー、最後に結びついちゃうんですけども、そんなのも面白いし、意外と名古屋に住んでいながら、小幡から高蔵寺に抜けるガイドウェイバスなんて乗ったことない人が多いですよ。
 - ・私も滅多には乗らないですけども、そういう面白い乗り物があるよっていう特集をどこかですると、各社さんで連携して、必ずしも新しいに乗り物に限らずに、名鉄

さんだったら東名古屋港に行く電車に乗っていく、朝来て夜帰ってきましようでもいいし、何かもっともっと乗りたくなるような楽しくなるような企画を、この西福田だけじゃないですけど、取り組むと利用者も増えて経営もよくなると思いますし、そもそも楽しいじゃないかなと思いましたので、最後ちょっとまた余分なこと言っ
てしまいましたけど、本当はこれが言いたかっただけです。

- 松本部会長
- ・ 乗り物、買い物ツアーとともに楽しくなる、そんな仕組み服部さんぜひお考えいただければと思います。すごく重要なことだと思います。それから名古屋がいろんな、乗り物があるっていうのはもう、これまでもずっと話題として出てきております。それが最先端モビリティ都市ということに繋がっているということでございます。
 - ・ ということで、承認いただきたいと思っていますが、今いろいろご意見をいただきましたが、この実証自体に異論はなかったと思います。
 - ・ ご意見をいただきながら実際の詳細を詰めていく段階では、反映できるところは反映していただくということをお願いするといまして、基本的に今回の西福田での実証実験に関しまして、何点か昨年度から変更点がございましたが、主にこういう点につきまして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》

- 松本部会長
- ・ では、基本的な方針としてご承認いただいたということにいただき、あとは詳細ぜひ詰めていただくとともに、また大きな変更がなされて運行ということであればまた皆さんにお諮りいただければと思います。