

令和7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7年10月24日（火）13:30～16:30

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

・協議事項

（1）千種 mobi について 資料1

（2）西福田実証実験について 資料2

・報告事項

（1）SRT の新設について 資料3

ー配布資料ー

出席者名簿

配席図

資料1 千種 mobi について

資料2 西福田実証実験について

資料3 SRT の新設について

議事概要：

◆ 千種 mobi について 資料 1

Community

- ・資料に基づき説明

Mobility

加藤委員

- ・今日のこの協議の意味を確認しておきたいです。通常だと一般乗合の場合は、運輸局に廃止届を出せば 6 か月後にやめられるというもので、地域公共交通会議で承認されると 1 か月に短縮される。30 日に短縮されるルールですが、そのための協議ということでもいいのかどうか。
- ・そうだとすると、わざわざ地域公共交通会議で短縮する必然性は、利用が多くされていたのだったら感じない。ただ、もちろん事業者さんが大変であることは理解するので、そういう事情とかもいろいろ伺った上で、本当に続けられないだとか、逆に多くあるのはそうではなくて、利用がとても少ないのでやめてもあまり支障がないということだと思うのですが、今回は利用が結構ある中でと言われてしまうと、これを出さなかったほうがよかったのではないかというぐらいの話になる。そう言われると、この議決をしなければいいではないか、とか、反対しておけばいいではないかと考えても不思議はないと思うのです。
- ・その議論がこの後行われるかと思うのですが、今私が申し上げたようなことが、これから話し合うことの基本的な共通認識として、皆さんに持っていただかなければいけないということでもいいかどうか。これは事務局と運輸支局さんに確認したいと思います。

事務局

- ・昨年度のちょうどこの時期に Community Mobility から、千種 mobi を本格運行、4 条に移行したいという話があり、この協議会で承認していただきました。
- ・名古屋市の地域公共交通協議会につきましては、これまで協議事項ではないものに関しても、幅広く議論をする必要があるという考え方で運営してまいりました。今回につきましては、運行事業者として行っている 2 者のうちの 1 者に関しては標準処理期間が 2 か月のところを、この協議会にかければ、1 か月のいわゆる短縮ボーナスというものが得られるということもあって、事業者である Community Mobility から、この協議会に協議を上げたいということと、もうひとつは、今まで実証実験の頃からいろいろ議論をしてきた、その総括をしたいというお話もいただきました。
- ・私ども事務局としては、これまでの経緯も含めた、mobi の取り組みをこの場で説明していただいた上で、この協議会の中で協議事項する必要があると判断した次第でございます。

加藤委員

- ・そういったこの協議会として議論したいということもあるのですが、協議を調べたことによってどういう効果があるかということは大事なことなので、そこを確認したいです。
- ・逆に言うと、反対多数だったらどうなのか。そうすると原則の 6 か月になるのでは

ないかということです。6 か月だったら確実にやめられるので。

- ・ただ、区域運行だから、区域運行のエリアをその会社さんとしてやられていて、他でもやっているけどここだけやめるということであつたら、もうちょっと短縮、もっともっと短縮されるとかだったら、その説明をしてほしいです。

事務局

- ・今回の区域運行につきましては、2 者が運行事業者として行っています。そのうちの1 者は、区域運行をやめますということであれば、標準処理期間が2 か月で、この協議会で承認していただければ1 か月に短縮することができます。
- ・今回のこの協議会については、手続き論で言えば、この運行継続に関しては、仮に協議会に上げなければ、または協議会で否決された場合は、2 か月間の標準処理期間中の手続きが終わらない限りは廃止はできません。
- ・ただ、この協議会の中で今回協議を上げて承認していただけるのであれば、ボーナスとして1 か月の標準処理期間となるものと認識してございます。

原田委員

- ・制度面の説明をさせていただきたいと思います。
- ・加藤委員も言われるように、普通、路線定期の廃止ですと、6 か月前に届け出る必要がありますが、区域運行の廃止は制度上は1 か月前の届出となります。
- ・今回の名鉄第三交通さんとあんしんネットなごやさんですけれども、名鉄第三交通さんは他に区域運行を行っていないので、今回やめるということで全ての区域運行の廃止になります。あんしんネットなごやさんは他にも区域運行を行っていらっしゃるので、一部区域の廃止ということで、先ほど事務局からご説明があった通り、協議を経ることで手続きは2 か月前から1 か月前に短縮となり、両方ともに1 か月前の廃止の手続きという形で処理されることになります。
- ・区域運行は基本的には地域公共交通会議で協議しないと始めることができない制度ですけれども、厳密に言うと、過疎地や交通空白地で乗合事業者等が不在の場合だと、地域公共交通会議を通さなくてもできるというような規定は一応あります。
- ・ただ、ほとんどの場合が地域公共交通会議にかけてやっているということでございます。今回のケースも地域公共交通会議での協議を経ていますので、これを廃止するには必ず地域公共交通会議で承認を得て、協議証明書を調べて出していただくという制度になっております。

松本部長

- ・地域公共交通会議で承認して開始したのだから、そもそも廃止するというのも公共交通会議の承認がいるということですね、分かりました。
- ・あとは事務局が言われたように、そもそも協議事項ではないにしても、この名古屋市の地域公共交通会議は皆さんで協議いただくという姿勢で臨んでおりますので、その一環でもあったということでもあります。

後藤委員

(名鉄バス)

- ・先ほどの報告を聞いている中で、利用している方は非常に元気で使いやすいという内容で、利用者も増えているというようなことではございました。
- ・ただ、判断された結果というのが、広告収入が思うように得られなかったというこ

とですけれども、利用される方のことを考えると、例えば受益者負担という観点から運賃を見直すだとか、広告収入がもし届かないということであれば、こちらの方を増やすような策も検討されたのか、その上の判断ということなのかをお聞きしたい。

Community
Mobility

- ・その点につきましては、弊社としては先ほど申し上げた通り、お客様のことを考え、何とか残したいという思いを実証実験期間中からずっと考えてやってまいりましたが、どうしても今年 1 年やったところ、かなり厳しいということで、なかなか広告収入だったり、運賃の方の増収策も考えてはみたのですが、仮に上げ過ぎると今度ご利用が落ちてしまうということもあり、一定のシミュレーションをしてみたのですが、運賃の値上げ分ではどうしても運行費をまかないきれないという結論に達しております。

世良委員

- ・意見と質問とで 4 点あります。
- ・まず、私がこの公募委員になった段階ですぐにこの事業がスタートしていましたが、以降、意見は随時言ってきたつもりですけれども、元々の原点の質問があります。なぜこの地域を選んだのかということです。そのあとに西福田が始まって、社会実験としては、地域の環境が違うのでおもしろいと思います。西福田の話も後ほどあると思いますが、おそらく西福田は高齢者が多いし、公共交通も比べて少ないので、よりそちらの方が社会的意義があると思います。一方でこの地域は欠席された区政協力委員長さんから残念だという声もありました。バスが 1 日 1 本しかないという実情もありますので、ここで社会実験をされた意味もあるのかもしれませんが、もっと言うとうまくいくエリアだと私は思っていたので、いざこの資料が届いて最後に廃止というのは愕然としました。はっきり言って、これは無責任だと私は思っています。質問に前置きというか、個人的な意見で長くなったのですが、なぜこの地域を選んだのかというのが 1 つ目の質問です。
- ・実証実験が終わって、第 4 条区域運行ということで本格運用に至った。その際に私は委員として関わっていましたが、条件付きで賛成しました。結構いろいろな意見が出て、私の意見は、その賛成の挙手の前の段階で、地域の利用者を大事にしてくださいと、個人的な尊厳とまでは言いませんけれども、人格、人権を大事にしてくださいということを申し上げた上で挙手して賛成しました。しかしながら、今も出てくるように、地域の人が減っているからとか、企業からの協賛金が理由だと、他者に責任転嫁しているようにしか思えないです。すなわち、1 社だけに頼っていたのだったらそういうことになるし、じゃあ複数の会社の協賛を得ていれば、仮に 1 社が撤退したとしてもこんなことになりえないと思うのです。だから、企業努力としても非常に無責任だと思わざるを得ません。これが 2 点目です。
- ・あくまで実証実験で始まったのですから、本日はこの終了という協議内容がありますが、説明では 2024 年からのデータしかありません。2021 年の実証実験でうま

くいったから、2024 年から本格運行というにもかかわらず、そのデータが出てきていません。説得説明が全然ないと思います。当然、社会実験から移行してきているなら、全てのスタート地点からのデータを出さないことには協議のしようがありません。賛成できないと私は思っています。今日は賛成というつもりはありません。

- ・ともあれ、利用者を置き去りにするようなことをしていながら、今日の説明で最後に再び、2025 年 12 月 31 日をもってサービス停止とあり、その下には新しいサービス提供を協議したいと書いてある。これは拒否したいと思います。まともな人とやっていかないと、ちょっと厳しい言い方ですけども、信用できないということになっていきます。そこをきちんと説明しないことには、ここでやはり賛成を得るのは無理だと個人的には思います。そもそもなぜここで始めたのかという事の顛末から説明をきちんとしていただきたい。

Community
Mobility

- ・まず 1 点目のこの地域を選んだ理由につきましては、先ほど世良委員からありました通り、西福田との対比では、我々の方の実証実験の方が先に始めたという認識しております。
- ・西福田の話とは違う点で、前提として私が申し上げたのは、まず千種区で始めた時と西福田で始めた時っていうのは時期が違いますので、我々としては西福田でやってるから千種で始めたわけではなくて、まず千種で始めたということは前提になっておりますということを申し上げたかったところです。

世良委員

- ・先に始められたのなら、なぜ千種で始めたのですか、という質問しております。

Community
Mobility

- ・まず千種区で始めた理由につきましては、弊社の方で実証実験をどちらかという交通のかなり不便な地域でやってきた中、我々としては逆に利用者が多い地域でこのオンデマンド交通を展開することによって、このような交通が利用者の方から支持されるか、また、既存の事業者との関係性においてすみ分け、それぞれの役割分担をきちんとできるかどうかということを実証としてやりたかったということがありましたので、この名古屋の千種区というところを選ばせていただいております。
- ・2 つ目のこの利用者のことにつきましては、委員のおっしゃる通りで、私今日この場に来ておりますが、ご利用者の方々のことを考えますと、ここでこのような形になってしまうことについては、本当に誠に遺憾でございまして、お詫びしてもお詫びしきれないと思っております。それはもう企業努力ということでも本当にその通りだと思います。
- ・ただ、西福田の地域とは違って、千種区については我々と名鉄様とつばめ様の 3 者の民間企業の中で、特に補助金等を得た形でやっているわけではなく、純粋な民間企業の事業としてやらせていただいておりますので、この赤字部については、我々としてきちんと責任を持っていかなければいけないと思っております。この赤字部分についてどうしても圧縮するように企業努力すべきだった、というお話については、本当にその通りでございしますが、ただ我々としてはそれを埋め切ることがで

きなかったというところで、実力不足であったり、無責任だというご批判を受けることについては仕方ないと思っておりますが、その点についてはそういう形になっているということをご理解ください。

- ・2024年度のデータにつきましては、本格運行してからの実証の結果ということで、あえて2024年度の12月以降のデータにしておりますが、以前の地域公共交通会議等の実証実験期間中の報告ということでご説明しておりましたので、その部分の資料についても足りなかったというご指摘については足りなかったとは思いますが、今回は区域運行になった後の報告ということも指示があったものですから、そういうような形にさせていただいております。
- ・最後に、新しいサービスと書いたところにつきましては、せっかくこの地域におきまして、いろいろなデータも取れまして、いい形になっておりますので、このデータをぜひ今後名古屋の皆様方にもお使いいただいて、実証実験等は弊社ではなくても他の地域であったり、他のお客様もご利用いただきながら、このデータについては利用いただければと思っています。新しいサービスと書いておりますのは、このオンデマンド交通に限らず、弊社としてはこの名古屋にいろいろな形で新しいサービスに関係していきたいと思っておりますので、これですべてなくなる、もしかしたらもう無責任な企業だから退出しろとおっしゃっているのだと思いますが、できればそういうような形で共有したいと思っていという意思を込めて書いたものですので、現時点において何か新しいサービスを始めるというような事実は一切ございません。

- 世良委員
- ・あえて強調したいのは、西福田はより高齢者が多いと思うのですけれども、ここだって高齢者を見越していると思うのです。1キロ歩けば、鉄道の駅も地下鉄の駅もあるわけで、場合によっては歩ける距離です。しかしながら、逆に利用者があったということは、やはり高齢者なり交通弱者、病気の方だったり、妊婦さんだったり、子供さんだったり、そういう人たちを振り回していると思うのです。特に高齢者だったら、新しいシステムに慣れるまで時間がかかります。やっと慣れた時期に屋根の上に登って何もなかったなんて言いますよね。本当に利用者としては、そんな怒りがあってしかるべきだと思います。ほかの地域、全国各地でこのmobiはなされていると思うけれども、当然全国各地の情報収集をされているのであるなら、なおさら、こんな顛末なるのは、公募委員の立場で発言しているのであえて言うけれども、やはり利用者を置き去りにしてしまったという責任は、道義的責任も含めて断固追究していきたいと言わざるを得ません。
 - ・西福田は自主的にやりたいという申し出があった地域だと私は理解しているのですが、違うかもしれません。

松本部会長

- ・西福田は市が取り組んでいることで、mobiとは全く違います。

世良委員

- ・先にmobiが千種を選ぶ段階で西福田でやっていたら、もっともっといい結果が生ま

れたのだろう。先に始めたということを言われましたが、それが違うのなら、私の認識の不足ですが、地域のことを代弁して発言しているのですが、そのような思いであります。

松本部会長 ・ 多分皆さんの気持ちを代弁していただいたと思っておりますが、やはり地域の利用者の方々をお置き去りにしている、ないがしろにしているという印象は皆さんお持ちだと思っております。

・ そのような中で、そもそもこの導入を承認したのがこの会議でありまして、そして結果としてこうなったのですが、ここでいくら批判したところで営利企業である限り継続は不可能なはずです。そうすると、我々としては批判する以前にどうすべきかという議論をした方がいいと思っていますのです。もし世良委員にそういった形でどうすれば続けられるのかというアイディアがあったら、ぜひ協議したいと思います。

世良委員 ・ ご指摘のとおり、その新しい提供を協議したいとしていましたので、やはり何らか振り返って提案していただいてこそ、最後の責任を果たすということです。まさしくおっしゃるとおりだと思っています。それがないまま終わります、終わっているのだから無責任だと言っているわけです。

松本部会長 ・ 本当であれば、その次のステップのところを見せていただければ、まだ納得はできたのかもしれない。ただ、今は具体が見つかったところではない。もっとも、今具体が出てきたところで無責任だろう、ということになります。そういう中で我々としても大変葛藤を抱えるという段階であります。

・ ただ、世良委員が言われたような利用者を置き去りにとはまさにそうだなという気がしておりますが、一方で企業としての判断ということも尊重せざるを得ないということだと思えます。

小林委員 (代理：徳田氏) ・ 前回の会議の中で、本格運行への移行時に運行時間を短縮した不満が多いと、事業継続に向けて今後運賃改定を検討する中で、値上げと併せてサービス維持のための検討もしてほしいということを、ここで議論をしたような気がするけれども、そういう運賃改定をするとか、収支を改善するため具体的な取り組みも全くなくて、協賛金がもらえないといったところでやめてしまう。民間企業なので収支というのはわかるのですが、前回の会議の中でも、値上げをしてでもある程度維持していくと私は受け止めたので、それが違うのであれば、教えていただきたいと思えます。

Community Mobility ・ 前回の会議で、確かに値上げにつきまして、今後検討していきたいと申し上げたのは事実でございます。ただ、先ほどもお話しした通り、値上げを仮にしたとしても、昨今の運行費用がどんどん上がっていく中で、なかなかその値上げ分と費用増とを計算したところ、我々としたら収支バランスがどうしても取れないであろうという結論に至ったということがございましたので、委員のご指摘の通り、やった後にもう少し考えるべきではないかというのはおっしゃるとおりだと思うのですが、金額

的にもかなり厳しい状況になっておりまして、弊社としてはなかなか今後継続していくことが難しいという考えに至った次第でございます。

松本部会長 ・その見込みがどれほど厳しいかというのを、もう少し具体的に話せるところがありますか。例えば、値上げしたらどれぐらい、利用が減っていった、その結果、こうさらに赤字が増えていくとか、多少は減るけど1年はもたないとか、もう少し具体を教えていただければと思います。

Community ・値上げをいたしますと、ご利用者がだいたい10%から20%ぐらい減ることが他の
Mobility の地域でも出ておりまして、それに合わせて運賃の値上げで現在300円のところをいくらにするかという話かと思えます。そうしますと、今ご利用の方の大体200名ぐらいの方々と、サブスクといいますか、定額で大体50名から60名ぐらい、その他の150名ぐらいの方がワンタイムでご利用になっていらっしゃるという状況でございまして、この方々のところの利用が減ってしまうということが、運賃の値上げと相殺すると若干プラスにはなるのですが、劇的に運賃の収支のバランスを改善できるものではなかった。

・それに対して運行費用がどんどんと、こちらの方は一緒にやっている名鉄タクシーさんやつばめさんもそうなのですが、これ以上無理を申し上げながら、我々としてやっていくのはなかなか厳しい状況になっております。

・そういった意味では、正直申し上げますと、年間で約2,000万円ほど今赤字を生んでいるところが、来年度はさらにそれが拡大すると見込まれております。弊社としても、年間にそういった金額が出ているものですから、それ以上の赤字を生んで事業を継続していくということがかなり難しくなっておりますというのが現状で、このような数字になっております。

松本部会長 ・いずれにしても企業努力が足りないというような発言もありましたが、その努力をすべく試算をしていただきながら、それでも見通しが立たなかったという判断だということです。

野田委員 ・この協議会、部会の下でこういう議論をされていた中で、利用者の増加に向けた取り組みについて、過去の議事録を拝見すると、2両でこの運行時間で月6,500名ぐらいが上限というお話があって、今年の実績では4,000名を超えるような実績になったということでございますが、過去、コミュニティを活用して利用者増を図られたような取り組みも、今後取り組んでいかれるというお話があったかと思うのですが、そういった利用者増に対する取り組みとか、あるいは先ほどから事業の継続性という点で、今、利用者の運賃収入だけでは全く賄えないというところで、当初見込んでいた広告収入も得られないということで、民間企業としての事業撤退という道を選択されたというお話がありました。

・その広告収入につきましても、いろいろ他の道も探りながら、努力をされているだろうと思うのですが、そういったところのご説明をもう少し詳しくしていただいた

方が、皆様の理解が少し深まるのではないかと思います。

- ・4年間で得たデータ、ノウハウの蓄積をされたということですが、例えばこういうデータをこういうところに活かせるのではないかなというような、もっと深掘りしたご説明があるとよりよかったですと思いますし、ご説明いただけるとよろしいかと思います。

Community
Mobility

- ・まず広告収入でございますが、先ほど今実施しているエリアをご説明したかと思うのですが、このエリアを例えばもう少し拡大するとかをすれば、当然ながら既存の事業者との関係性上問題になると考えております。あくまで我々としてはこのエリアで始めさせていただいたということはございますので、例えば広告収入をこのエリアの外の方が出してくれるからといって、そこまで広げようか、ということをやっていくことではないと、それは協議会でタクシー協会さんの皆様はじめ、皆様の方から単に広告収益だけを求めてエリアを広げるものではないということを前提として、実証実験も始めておりますので、そこについては、この中で何とかやっていくということが今回の前提条件と思っておりますので、その条件を崩すという発想はもともと弊社は持っておりませんでした。その中で何とかできないかということを考えていた中、なかなか厳しかったということで、見込みが甘かったのではなからうかというご指摘に関しては、もう本当にもう返す言葉もない状況でございます。
- ・さらに言うと、データの利用に関しましては、今まで4年間の間に地域公共交通会議の部会等でいろいろなデータを出ささせていただきましたし、また今回は大学とも連携をしながら、地域のニーズにどういったものがあるのかということについてもデータの蓄積ができておりますので、それについては名古屋市様の方にお預けする中で、この会議等で今後また他の地域等でもいろいろなことをご議論されている中でお使いいただければいいのではないかと考えております。
- ・利用者増につきましては、今日ご欠席の吉田委員ともお話をし、地域のコミュニティーセンター等でご利用いただけるような周知を徹底すること、もう少し認知度を上げるということをやった方がいいのではなからうかということもありましたので、今年度の最初の方からいろいろな形で、いわゆる地域の皆様方にご利用いただけるような周知活動を実施してまいりました。

野田委員
(タクシー協会)

- ・具体的にどういう周知活動をされていますか。

Community
Mobility

- ・このコミュニティーセンターをご利用になられる場合には、運賃につきまして、コミュニティーセンターがご負担されるという形になるので、利用者については基本にご負担なく、地域のコミュニティーセンターを利用する際にはご利用いただける、という形になっておりましたので、コミュニティーセンターをご利用の方々が集まる場において、mobiの説明会をしたり、チラシをお配りしたり、といったことを中心にやっておりました。

- ・皆様方からいろいろなご意見がありましたけれども、名タクさんと私どもは実は運行事業者ということで、4年間付き合っただけです。
- ・その中で、率直に申し上げて、mobi は最も相乗りの取組みについて熱心でかつ斬新な考え方をいろいろ検討されて、地区によっては地域性がありますので、名古屋の千種ではできなかったということも含めて、私どもは相乗りの実証実験につきあっています。
- ・ほとんどがシステム提供者です。その運行について新しい知恵を出すということは、実は mobi が初めてで、確か1年前に社長さんとかに来ていただきまして、どう収入を増やすかとか、どうプラスアルファを考えられるかというお話を、1時間半ほどさせていただきました。
- ・私どももいろいろな取り組みやっていますので、そういう意味では自信がありますが、このデマンドの乗合いも、実は私、限界ではないかと思っているのです。千種区だけではなく。全国的にうまくいっている事例は極めて少ない。うまくいっている事例は、自治体がきちんと取り組んで、助成措置を行っている。大体公共輸送機関で、民間事業者、営利事業者に全て委ね、しかし規制はある、それでは立ち行くわけがない。私はやはり新しい公共輸送機関事業として、移動は必要ですから、それをやはり自治体を含めた行政が積極的にお金の支援に取り組むということが大前提でないと、確かに住民の方がご迷惑するというのは、おっしゃられるとおりだと思いますけれども、よかれと思ってやったことがうまくいかなかった、それも全国で圧倒的に実証実験以降うまくいっているところはありません。行政がしっかりと取り組んで、お金の面倒を見るというところ以外は、継続されておられません。そこを皆さん方にも十分認識をいただきたいと思います。
- ・この千種では、住民の高齢者の方は実はあまり利用されていないです。要するに 30 代の最も行動力のある方たちの駅へのピストンが圧倒的に多いです。だからそういう意味では、利用者の限界、実は千種区の中には大きな住宅がありますので、そこがなければもうとうにこの実証実験は破綻している。たまたまその住民さんにとって、ありがたい通勤の手段という形になったのではないかと。
- ・何回も申し上げますけど、理屈で物事は通らない。理屈が一番最初大事ですけど、その後、理屈以外がいろいろと決まります。その組み合わせを含めて、私ども運行事業者も、例えばドライバーのセレクトだとか様々な点で、mobi の状況が少しでも改善されるように、名タクさんと私どもは努力をさせていただいていますけれども、例えばそのドライバーにとっても、片一方で賃金が上がって、なかなか mobi の契約単価でも難しくなる。なり手がいないです。人を安く使うなんてことは、私はあってはいけないことだと思っています。
- ・ぜひそういった点も考慮して、それぞれの皆さんが 100%満足というのはありえないのだと、例えば、この移動サービスについても、住民の方もちょっと不便なところ

はあるけれど、できるだけ使うようにしよう。あるいは単価も、本当は単価的には 500 円です。しかし今タクシーが 1km500 円ですから、実はその価格がタクシーと一緒にだと誤解されてしまうのでなかなか使えない。運賃についてはそういう部分の配慮もあって、今回は、しかも撤収されるのが東京、大阪などではありましたが、最も名古屋が一番粘ったのです。おそらく人口比、人口密度を見て一定の需要があるような、KDDI さんの移動情報もしっかりと検討されて、1 件何kmぐらいの移動が多いという形で、データも事前に見させていただいていますから、しっかりとした中で参画をされているということは、ぜひこの機会に、いつ Community Mobility さんの新たな提案がなされるかもわかりませんので申し上げておきたいと思っています。

- 松本部会長
- ・ Community Mobility さんが一生懸命企業努力に取り組まれたというようなご紹介をいただいたと思ってます。
 - ・ 基本的な考え方ですが、人を一人運ぶのに必要な運賃というのは、基本的にはタクシー運賃のはずです。それでプラスマイナスちょうど、多少プラスということだと思います。ですから、それより安く運ぶ仕組みを入れるということは、誰かが何らかの形で負担を絶対しないといけません。mobi の場合はスポンサーということで、スポンサーからお金をもらいながらその安さを実現しようとしたのですが、残念ながらプラスマイナスでそこが合わなかった。そうすると誰かが負担しないといけないのですが、それがドライバーさんの賃金に跳ね返ってしまったりすることは、決してあってはいけません。それもひとつの判断として、今回、諦めることになった。
 - ・ もうひとつは、本当はいかに相乗りを増やすか、乗り合わせるかということですが、これが非常に難しいです。これは mobi に限らず、日本全国でいろいろなデマンド交通をやっているのですが、全然乗り合ってくれないです。ですから、今度可能性があるとする、乗り合ってくれる、乗り合う仕組みが確立できた時に、タクシーより安い運賃で、そして民間事業だけでできるという構図なのだろうと思います。ちなみに他の全国でそれなりにうまくいっているところで、では誰がその安い運賃を負担しているのかといたら、行政です。行政が負担しているということです。名古屋の場合はそれがありませんでしたので、今回こういった形で断念したと思っています。

- 世良委員
- ・ いわゆる公費負担論というのは非常に難しいところがあって、私もそういう研究もしていましたので、その話をすると長くなるのですが、社会実験であればあくまで実験で、その実験データを得ることが本来の目的ですからいいと思います。しかしながら、本格運行に入って、この地域だけ特別な予算をとするというのは、市民の平等といいますか、不公平感を生みます。もしやるなら全市全域でやらなければならないし、そこで最初の質問ですけど、なぜこの地域なのか、いまだに納得を得た答えをいただけていません。

- ・先ほど高齢者の乗車が少ない、多くないという発言でしたけれども、西福田に限りませんが、名古屋市の周辺部に行けば1時間に1本どころか、もう全然交通空白に近いところもありますし、もっともっと高齢化が進んでいるところもあります。そこで社会実験を実施して立ち上げができないというのであれば、そういうエリアがモデル化されて、その地域だけに場合によっては補助金を出そうと。当然、市営交通が走ってない、あるいは公共交通が走ってないエリアですから、全市一円に補助金を出す必要もなくて、その人たちの逆に公平性が確保できる。しかし、何度も同じこと言いますが、名古屋市の中心部の鉄道が、地下鉄なり JR なりがあるエリアで、しかも若い人を狙ったというのは、ビジネスとしてもなにか不自然な感じがします。
- ・スタート地点でもうすでにボタンを掛け違えていたのではないかと思います。あくまで批判しているのではなくて、そこをきちんと問題点を当事者の方が明らかにしないことには、解決につながらない無駄な社会実験だったし、さらに言えば、本格運行で1年経つか経たないかでというのはちょっとわかりませんでした。

松本部会長 ・世良委員としては、郊外の公共交通が不便な地域の方がビジネスとして成り立つのではないかということでしょうか。

世良委員 ・ビジネスというか政策として両立するというふうにとっていただければ。

松本部会長 ・mobi は交通政策ではなくビジネスかどうかで、それでビジネスとして本当は郊外で成り立つのではないかという見込みの中で、なんでこんなど真ん中に来たのか、という質問ですか。あるいは名古屋市が郊外で先にやらずに、なぜ千種でやったのかという話ですか。ただ、今回の mobi の導入に関して、名古屋市がお願いしたわけでも、名古屋市が許可したなんてこともないです。

世良委員 ・だからこそ、mobi がなぜここを選んだのかということに、私は疑問を持っているということです。

松本部会長 ・基本的には密度が高いところが儲かりますので、密度の高いところで勝負しようというのが基本の線だと思います。私には十分理解できます。多分自動運転ができたときにどこに入れるかでは、まず栄や名古屋駅に入れますよね。それと一緒に思うのですが、皆さんもそう思いますよね。だから誰も郊外に持ってこないですよ、ということでもよろしいですか。これはビジネスで、公共政策ではなくて、市が主導したわけではないという辺の区分けをお願いしたいと思います。

野田委員
(交運労協) ・ここ数年間、様々なデータをご提示いただいて、この地区の状況を教えていただきました。我々としては、やはりこの縦のルートに非常に興味があるというか、何かをしていかないといけないように思ってしまう。我々もこの路線で、他のこれだけの方が望んでいるというのが、ヒントなのかなとも受け取りました。住宅都市局さんの方からも何かデータのものをいただいて、しっかり名古屋市として何かこのデータで補完できることがあればと考えた次第でございます。

- 松本部長 ・ そういう意味で、mobi が今回この域内の比較的自由的な移動のデータ、軌跡をお持ちですので、それによって既存の公共交通ではできない移動も組み合わせているのが見えてきましたので、それを市としての今後の交通政策に活かすことができるのではないかなという意見でした。ちなみに事務局はいかがでしょう。
- 事務局 ・ 公共交通を検討する上で、いろいろなデータを我々としては是非活用していきたいと考えております。
- ・ 今回、エリアとしては千種区の一部ということですが、これまで 4 年間、名古屋の街中でデマンドを走らせた場合に、こういった利用があるかといった具体のデータにつきましては、Community Mobility さんにどこまでご提供いただけるかはわかりませんが、可能であれば、十分に活用していきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。
- 松本部長 ・ とかく失敗で、なんとなくそれで終わってしまう、あるいは、落ち込んでしまうことが多いのですが、これは非常に重要なデータ取りであったし、貴重な経験だったと思います。これを次に生かすことが重要だと思っていますので、ぜひ Community Mobility さんにはそういった次のステップに対して、データ提供という形でのご協力をお願いいたします。
- 小林委員
(代理：徳田氏) ・ 前回の会議で、共創モデル実証事業に令和 7 年度採択されたということで、何かデータ取りだとか、システムの新たな構築だとか、まだ年度中ですが、撤退するときにこういう事業を取り下げるのか、その辺りについて教えていただければと思います。
- Community
Mobility ・ 共創事業については、弊社としては運行に対しての補助ではなく、ご利用者の方々の動向調査ということで、我々はデータとして持っておるのですが、もっと近いところで、ご利用者の方々のお声を拾うということ、大学の学生さんたちと一緒にやっていこうという形でしておりました。それについては、先生方のご協力をいただきながら、データとしてはきちんと取れておりますので、そういったことをお出ししたいと思っています。ただ、当然ながら共創事業でございますので、そのデータを出した後、それが共創の補助対象として適切なものかどうかということにつきましては、関係各所の皆様方にご判断いただくということかと思っております、その点についてもご相談はしているところでございます。
- 松本部長 ・ そちらの国から補助をもらっている事業については、年度末までにやり遂げるということですね。
- 加藤委員 ・ まず、この事業の意義として、そもそも今日もこんなに議論しているのですが、普通バスとかタクシーでここまで議論してやめるということはありません。知らないうちに廃業してしまったとか、もう人が足りないので辞めますとかで、仕方がないということが多くあるわけで、こんなに細かいところまで議論するというのは本当にすごいことで、皆さん本当に厳しいなど。本来、普通にいろいろな公共交通の

事業であれば、他のことも全部こういうような議論をして、やっていくべきではないかと、個人的には思います。

- ・ただ、先ほど無責任という言葉が出たのですが、利用者から見ればもちろん、やめるのか、困るじゃないかと思うのですが、冒頭に法令のことを聞いたのは、別にめちゃくちゃな形でやめるということは全然なくて、この会議を通さなくていいのに通していくということなので、そういう意味では、全然無責任でもなんでもない。もし無責任だとしたら、無責任を許している法律が問題です。そこはむしろそうでありながら、地域公共交通の協議が必然ではないのにやっているの、ここまで議論しているので、十分責任は果たしておられるのではないかと、私自身は思っています。
- ・天野さんもおっしゃったのですが、私も全く同じ考えで、まず千種のあの地区でやったということについては、多分乗合率であるとか、一方で他のバスとかタクシーとかと競合が発生しにくいとか、いろいろなことを考えた時には非常に適地であったと思っていて、あそこでうまくいかないのだったら日本中うまくいかないと思っていた。これは税金投入をするかどうかはまた別なので、例えばあそこで黒字が取れるのであったら、全国でもできるところがあるのだろうと、いうことだったので、今回それができない。協賛企業で埋めるというの、mobi 以外でもそういうモデルはありますけれど、やはりこれも都会じゃないと協賛金を払ってくれるところが少ないので、やはりああいうところでないといけない。名古屋の中ではいまいちポテンシャルが高くないのかもしれませんが、企業さんや店舗さんがあるところなので、そのような中で精一杯やられたと考えています。
- ・あのようなところで、競争が厳しいということなので、補助金がもらえれば誰だってやりたいけど、補助金がもらえないところでチャレンジされて、しかもこんなに皆さんからご意見を頂いた。
- ・3年でやめればいいところを、私は本当に「やめたらいいのではないですか」ぐらい言っていたと思うのですが、やめないで4年目に入ったということが、非常に僕の中ではありがたい。よくやってくれたなということなので、もうやめてほしくないのは山々なのですが、よく頑張ってくれたなという思いです。
- ・あと、1年前の時に申し上げたのは、もう1年前の段階で、本来だったらやめていてもよかったはずなので、ただ法令上、それまでの道路運送法の21条許可は3年以上できないということなので、3年以上できなければ4条に移るけれど、4条は無期限で、基本的にはずっとやることだと。これは21条を実証運行と言って4条を本格運行と言っているのですが、法令上は別に関係なくて、今回もそうなのですが、4条であってもやめるのは比較的皆さん納得していればすぐやめられるので、それは言葉だけの問題ですけど、私はあの4年目も実証運行であると、これでうまくいかなかったらやめる可能性があるというように、もうちょっと担保されて、そのことを

含んで許可を得たらどうですかということをお願いしたつもりです。実際はその担保はしてないので、今日のような議論が出るのもやむをえないと思うのですが、私の中ではそう考えていたので、残念ではあるのですが、こういうふうに出てくることが無責任とは思わない。我慢されたのかもしれないです。

- ・ここから学ぶことというのは、本当にいろいろあると思っていて、この都市部でこのチャレンジをされたということ自体が他では得られないものですし、先ほど交通運輸産業労働組合さんから話があったように、やはりデマンドって何かというと、どこに路線を引いたらいいかわからないという中でやると、路線をここ引いたらそれなりに利用が出てくるといことがおぼろげに浮かんでくるから、だったらそこを走らせたらいいいのではないかとすると、実はすごく効率のいい路線が作れるのです。だからそういう意味では、4年間やってそういう線が描けた、もちろん普通の名古屋の市バスではできないことかもしれないけれど、違うやり方だと可能性があるということであったとすれば、何かできることがあるのではないかと思えるので、私自身もこのデータは使っていけるといいなと考えています。
- ・もちろんこれだって企業の所有物ですから、勝手にタダで出すとはいかないことですが、具合のいいことに共創モデルをやっているの、今年度はその検討ができるのかなと思っています。これは余計なことですが、やはりこの4年間やったことをせっかくなので名古屋の皆さんにきちんと還元する意味で、何か報告会のようなことを、この会議は報告会のようになっていますが、もっと皆さんに聞いていただけるイベントのようなものをやられたらいいと思っています。内々でも提案は申し上げていますが、そういうことをやることで、このチャレンジが何だったのかということ、みんなで考える機会を作るのがいいのではないかと思います。
- ・流れの中でビジネスだからやむを得ないという共通意識もあると思いますし、あえて申し上げたいことは、無責任みたいな発言を私はしたと思うのですが、これが実証実験中だったり、それが終わった段階での打ち切りであれば、何の問題だとも思いません。手続きの問題もあることながら、動き出してですね、いきなりというのはちょっと不自然だということはやっぱり言わざるを得ませんでした。
- ・なぜそれを言えるかというと、1ページの運行内容の概要の一番上の提案内容です。これを部分的に読むと、利用者は10倍増加するなどとバラ色のことが書いてあります。しかしながら運行が立ち行かなくなっているなんて表現は全くなくて、ここだけ読んでいとうまくいって続けるという報告なのかと思っていたら、最後の1枚に廃止についてということなので、非常に表裏になっているのです。ですから、認識ということをやったわけです。
- ・それは置いておいて質問ですが、今ここで認められる云々ということでしたから、これからのことだと思いますが、やはり利用者あってのものです。これに乗ろうと思っている人が明日もいるわけで、12月31日で終了ということ、利用者にいつ告

世良委員

知するのか、どうやって告知するのか。たまにしか使わない人も当然いて、利用しようと思っていたらもう終わっていますよということもあります。ですので、あくまで私は公募委員の立場で、利用者目線で、どのようにつつがなく、この終了するなら終了するという計画も出していただきたい。それがなければ本当にある日突然止まるのと同じことになってしまいます。

松本部会長 ・まだ承認すると決まったわけではありません。ただ、もし承認された場合には、どのように利用者の方々に周知されるかということをご説明ください。

Community ・このサービスにつきましては、全員のお客様に会員登録いただいております、その時点で連絡先等は全て弊社で把握できておりますので、ご利用になっていただいている皆様方にメールで一旦はお送りさせていただきます。このサービスについてはアプリを使って予約することが原則になっておりますので、アプリでの告知等も始めます。

Mobility ・それにつきましては、ご利用者のご不便も考えて、2ヶ月くらいの猶予期間をきちんと取りたいと思っております。ここで12月末と書いており、まさに今日が10月24日でございますので、2ヶ月間ぐらいの周知の期間はしっかりと取ってご説明したと思っております。

・あと、弊社のコールセンターでも、お問い合わせの時のためのいろいろな形でお答えするというのも、すでに社内の方の共有する準備はしておりますので、ご利用者の方々にちょっとでもご迷惑をかけないような形で、万全の体制を取りたいと思っております。

鶴田委員 ・本当に皆様が熱心にご議論されていらっしゃいます。私から何か申し上げることは特にないのですが、やはり吉田委員も地域の方も期待はされておられたので、大変残念な結果だとは思っておりますけれども、企業ということもありますので、皆様方のご議論いただく上での経過を見て致し方ないと思っておりますが、今おっしゃっていただいたように、今後利用者の方には丁寧なご説明をお願いしたいと思っております。

松本部会長 ・大体皆さん納得されているかということでございますが、一般的には廃止の申し出があった場合に、そもそもこの地域公共交通会議で導入の承認をいただきましたので、その代替措置をどうするのかということを議論していくことになるかと思えます。例えば路線バスであって、その路線バスがなくなったら移動できないような方々が出るのであれば、何らかの形でその路線バスの存続、もちろん違う形での存続ということも模索していくこととなりますが、よくあるのが、いわゆる欠損補助ということで、行政からその欠損分を補助しながら残していこうというようなことも考えられると思っております。まず、その辺の可能性について、事務局いかがでしょうか。

事務局 ・公共交通で、例えば路線が廃止されて、それまで利用されていた地域住民の皆様が

困るといった時に、代替措置を考えると、先ほど松本部長もおっしゃられたように、行政が補助をすることは全国でよくある話です。

- ・この名古屋市につきましては、特に街中は交通利便性が高い。一般論で言えば、市民の皆様の交通利便性が少しでも高まるということは、私ども名古屋市にとっては非常にいいことなのですが、一定程度の利便性が確保されているところには、私どもとしては、例えば買い物難民といった、移動にお困りの方たちがいらっしゃるの承知しておりますが、移動供給という考え方に基づいていけば、街中で交通利便性の高いところに、行政補助をしてまで何かをする必要を今のところは考えておりません。
- ・郊外で交通空白地と呼ばれるようなところで、この後で西福田のお話もさせていただくのですが、実証実験にチャレンジしているところでございます。
- ・ですから、今回のこの mobi の千種区での取り組みは、なかなかビジネス的に厳しかったということで、これは事務局から申し上げることはないかもしれませんが、廃止をされることに対して行政として何かしら代替措置、特に行政補助をすることは考えておりません。

- 松本部長
- ・振り返ってみますと、この千種区に関しては、少なくとも空白地ということで皆さんに承認をいただいて mobi を運行してもらったものではございません。基本的にはサービスは一定水準あり、その上でさらに利便性を高めるということで、民間事業としてやっていただくということで承認いただいたと思っております。
 - ・そのときにももちろん役割分担ということで、短い距離を mobi がというところもありましたが、そういう形で承認いただいたので、今回、より高いところのサービスを提供いただいた mobi が撤退するにあたっては、代替措置が必ずしも必要ないという判断をできるかと思っております。いかがでしょうか。

- 事務局
- ・部長のおっしゃる通りの考えでよろしいかと思います。

- 加藤委員
- ・それでいいだろうと思えますけど、やはり地域公共交通計画に即して説明してほしいです。事務局の意見としてではなく、地域公共交通計画でこの運行はどのような位置づけですかとなったときに、位置づけはとてもあいまいではないか。

- 事務局
- ・名古屋市地域公共交通計画では、3つの柱を掲げています。ひとつは現在の公共交通をしっかりと維持していきましょう。それでも名古屋市には交通に不便なところもございますので、そういったところの移動手段の導入を検討していきましょう。これらのことを取り組むにあたっては、新しい技術に積極的に取り組んでいきましょう。この3つでございます。
 - ・今、西福田で我々が実証実験にチャレンジしているのは、先ほど申し上げた2番目の移動が不便なところに対して、何かしらの移動手段の手当を考えていきましょうというものでございます。
 - ・この千種 mobi が展開しているエリアにつきましては、先ほども申し上げているとお

り公共交通の利便性の高いところなので、mobi がそこにビジネスとして更なる利便性を提供されるということであれば、非常に喜ばしいことだと思います。ただし、ビジネス的に厳しいので廃止されるからといって、それに対して何かしらの対応をするものではないというのが基本的な考え方です。mobi に対して、直接、地域公共交通計画で何か記載があるわけではないのですが、計画における基本的な考え方に基づいた上で、先ほどから発言をさせていただいている次第です。

- 松本部長
- ・すなわち、mobi が撤退したからといって、地域公共交通計画の方針と不整合を生じるわけではないということだそうです。
 - ・それでは皆さんもご議論を十分尽くされたと思いますので、賛否を聞きたいと思います。千種 mobi の 12 月 31 日をもっての廃止ということに関しまして、ご承認いただける方は挙手をお願いいたします。

《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》

- ・この件に関しては承認とさせていただきます。ただ、皆さんからいただいた意見、特に廃止に向けての周知、早めの告知についてはしっかりとお願いしたいと思います。

◆ 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

- ・資料に基づき説明

世良委員

- ・大きく 3 点あります。この西福田は実証実験中ということで、先ほどの千種のケースからここに生かせることがいくつかあると思います。
- ・その意味で、ひとつ目の質問は、実証実験中とはいうものの非常に短期です。8 月から 2 月ということで、季節変動もちょっと判断できないような状況ですけれども、経営状況、収支の関係、結局同じようにやはり経営上難しいということになれば、なおさらこの地域は高齢者の方が 5 割を占めているわけですから、梯子を外すことになると思います。そういう意味で、今後仮に実証実験が延長したとしても、その後本格運行が可能になるように、現在の収支状況、先の見通しを知りたいというのがひとつ目です。
- ・ふたつ目は些細なことですが、前回気づかなかったですけれども、5 ページの利用区分別内訳で 6 歳未満が 2 人います。要するに小学校に通ってない子です。その逆に 6 歳から 64 歳は小学生も含む 65 歳までの方ということで、1 ページの運賃を見ますと 65 歳未満は 300 円ということで、このデータを見る限りにおいては、6 歳未満の幼児も 300 円、あるいは小学生も 300 円ということになると、ちょっと子供たちにとって敷居が高いのかなという気がします。
- ・それからもう 1 つだけ、あくまで客観的に疑問に思った点ですが、65 歳以上は敬老

パスの提示というご説明があったのですが、一方で利用対象者は限定しない、すなわち必ずしも名古屋市民にこだわる必要はなくて、蟹江の方が入ってくる、出てくるってことも十分ありうるので、その辺りは現実的には取り扱うというようにしているのか。要するに、敬老パスがない蟹江に住んでいる高齢者は 300 円払うとしたら、この限定しないということに矛盾しますので、あくまで利用者目線で質問しました。

交通企画・モビリティ都市推進課 ・敬老手帳を見せることによってということで、敬老パスの制度とはまた別という位置づけにしております。敬老手帳も敬老優待カードも本市の制度です。こちらは本市の予算を費やしており、またオペレーションでは、実際市バスですと、多くのいろいろな手帳とかを見るのですが、短期的な実証実験であるということを踏まえまして、この 2 つに限定しておるという状況でございます。

・収支状況ですが、収入というのが、5 ページの支払い区分別の内訳ということでございまして、6 歳から 64 歳のところに掛ける 300 円という状況になっています。回数券を導入しているのですが、大勢に影響がないので 300 円、65 歳以上の方が 100 円というのが今の収入の状況ということになっております。一方で支出ですが、本市の予算が 1,500 万円ほどと、国の補助金として 3,300 万円ほどをいただいている状況ということです。詳細なパーセンテージですとかは、今この場ではお出しできません。

・子どもの運賃につきましては、いわゆる未就学児は無料にしております。

松本部会長 ・6 歳から 64 歳までが一律で 300 円ということです。

世良委員 ・あくまで前向きに建設的な意見を言っているつもりですが、これだけを見ると、やはり利用者、対象者を限定しないと言いながら、名古屋市の税金が入ってるからという説明では、逆の立場の方は納得できないと思うので、名古屋市民は敬老手帳を示すというふうに明記した方が分かりやすいし、未就学児のこともここに出てきてないですね。未就学児の料金が書いてないので、今まで未就学児であろうが 65 歳未満ということになってしまうので、きちんと理論矛盾しないようにしていただきたいという気持ちはあります。

・半年ほどの実証実験ですけれども、もし 2 月以降に作業を継続するようなことがあれば、その辺りは反映しながら改善していくのがいいのかなと。なおさら本格運用をするのであれば、継続して同じことを言いますけど、いちスポンサーがいなくなったりだとか、今回スポンサーは関係ないという話ですけど、やはり地域の特に高齢者の方が慣れた段階で、半年経って慣れたらいなくなっちゃったってことにならないように、ぜひこれはモデル構築として、この西福田に限らずに名古屋市の周辺部においては、やはりこういう地域が他にもあると思いますので、いい実験になるといういいと思っています。

松本部会長 ・運賃については表記を誤解のないようにということです。ちなみにこれは登録制度で

すよね。

- 交通企画・
モビリティ
都市推進課
- 松本部会長
- 交通企画・
モビリティ
都市推進課
- 松本部会長
- 交通企画・
モビリティ
都市推進課
- 松本部会長
- 交通企画・
モビリティ
都市推進課
- 松本部会長
- 交通企画・
モビリティ
都市推進課
- 松本部会長
- 交通企画・
モビリティ
都市推進課
- 松本部会長
- ・事前登録制です。
 - ・その場合、西福田以外から、蟹江町の方から手が挙げたらどうされるのですか？
 - ・その方も登録できます。
 - ・蟹江町のご高齢の方は 100 円では乗れない。
 - ・その通りです。
 - ・そういうことも含めてわかるような表記をということだと思います。
 - ・実証実験だけで終わらないようにというコメントもあったということです。
 - ・今回、協議事項としては、地区外のバス停の設置ということになります。
 - ・それから午前中の定時デマンドだったのが、書面で報告していただいておりますが、午後に変ったということです。あとは利用実績ということになります。
 - ・南陽支所の場合は、もうすでに届出がしてあって、今回実際に動かしたということですか。
 - ・南陽支所の乗降場所の移転は 1 月 5 日から供用開始です。参考として、8 月 18 日の運行開始の時点でも、南陽支所の移転自体はほぼ内定している状況がありましたので、それもあって、1 月 5 日から変更する予定ということは、所轄の運輸支局様に事前協議のときにご報告していた内容です。
 - ・タクシーは何台使っているのですか。
 - ・常に使う基本的な車両と、応援車両というのがありまして、その常に使う車両は 1 両、ワゴン型車両です。
 - ・日平均利用者数は 17.9 人ですね。それに対して mobi の方は別に比べる必要ないのですが、もう全然、数が違ったと思います。
 - ・多分ですが、1 日 1 台あたり時間の調整はしていないのですが、50 名ほど。
 - ・日 100 人オーバーということになっており、とても民間事業ではできないところだということで、そういう意味で公的資金が投入されて運行しているということでもあります。ですから、収支率は先ほどご報告いただいたようにかなり低いということになります。

- 加藤委員
- ・今はやはりこの段階でも、収支率はきちんと示していただきたいと思います。収入はわかるわけで、あとは按分すれば6ヶ月のうちで今何日かで按分できます。
 - ・JA なごや南陽町支店は最初から行くべきだったと思っていますけど、先ほどの説明でわかったのですが、とはいえ、偶数月15日は年金支給日が多く、金融機関ではよくありがちで、どこにでも年金を下ろしに行くことができないので、来てくれというのは言われることなので、よくわかるのですが、それ以外の需要は何が考えられますか。
 - ・その日ということは、その日とかその次の日ぐらいにかなり集中します。それで結構デマンドの場合だと、そっちにかなりその日はとられてしまうというのもよく見られる。その時は追車を出してやるということになるのでしょうか、そこは問題ないかどうか。
- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・JA なごや南陽町支店の周りには、そもそもこの西福田学区は農業が盛んで、米も西福田で港区の自給ができるぐらいやっていると、JA の付近には、米の精米とか、そういう農作物に関する施設がまだいろいろあり、そういったところに需要があるのではないかと考えております。
- 加藤委員
- ・そういうところは車で行くところではないですよ。電話でこれからトラックに載せてくれというサービスにはなるのですか。もし、そういう需要があったら、それはやっておいたほうがいい。
- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・委員もおっしゃるとおり、私が現地に行っていると、こちらの施設ばかりよく見えて、あまり見慣れないものですから、それが浮かんだものです。それ以外には、日常的に使っていただけるような施設はあまりないのかもしれないかもしれません。
- 加藤委員
- ・基本的にはいわゆるスーパー的なものはいいいけれど、DIY 的なものとか、アグリ系のものというのは、やはり相性が良くないと思うので、といっても現状ではそこもカバーしているということでもいいですか。ただどうしてもこの ATM を下ろすだけというのはある意味特殊なので、せっかく作ったのだったら他にも利用できるといいなと思ったので一言しました。
- 松本部会長
- ・利用見込みは1.4人でしたね。ただし、受取日にはかなり増える可能性があるということです。
- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・補足をさせていただきます。この西福田の実証実験において、学区内は地域の皆様の利便性を考えて、地域の皆様に決めていただいたミーティングポイントを約40か所設けております。
 - ・一方で、学区外のミーティングポイントにつきましては、一定のルールにかかる考えをまとめなければいけないと考えております。学区外にまで移動距離を伸ばしますと、どうしても運行を1台で行っているため、運行効率が悪くなってしまいます。1台でちょこちょこ走るにあたって、学区外の遠いところまでということは、今回のこのデマンドにおいてはあまり望ましくないと考えております。

- ・一番いいのは、学区内で、例えば日常の買い物や通院などが完結できればいいのですが、残念ながらこの西福田ではなかなかそれが厳しいというのが実情です。
- ・学区外については、薄皮一枚ぐらいのところまでは、買い物や通院などの利用、それから今回の JA につきましても、実際には JA に用事があって、デマンドで応えなければならないような方は、おそらく年金の偶数月の引き出しぐらいであるということは承知はしていたのですが、やはり地域にとって必要なものであるという考え方で今回追加をさせていただきました。
- ・もうひとつ、名古屋市全体の公共交通ネットワークを考えるにあたって、地下鉄、市バス、それから民間の鉄道、バスを一体のものとしてとらえ、この公共交通空白地というのは、そのネットワークから外れているところだとも言えます。ですから、この西福田学区から最寄りの利便性の高い駅だとか、バス停だとか、そういったところにもアクセスして、西福田の方たちが中長距離を移動するにあたって困らないような、最寄りの学区外の駅やバス停も含めて、現時点では学区外ミーティングポイントを7か所とさせていただいております。

服部委員 ・今の JA 南陽についても、偶数月では年金の利用で 100 名くらい来られ、通常は 50 名ぐらいということです。先日バスの中で、同乗した高齢の方からは、JA にバス停ができそうだという話があり、だいぶ地域に浸透しておりました。そして同乗者からは「今は南陽支所から 600m ぐらい歩いているので、本当に助かります」という生の声もありました。どうもありがとうございます。

- ・拡大のスピードはいまいちという感じがするのですが、じわじわと日利用者の数が順調には拡大していて、いわゆるヘビーユーザーもいますが、ただ、こちらの望むような急激な拡大には乗ってないので、もう少し努力していこうと思います。

松本部長 ・ちなみに拡大したほうがよろしいと思っているのですが、爆発的に増えるのは問題だと思っています。それもあるのですが、そもそも周知は十分にされているというお考えですか。

服部委員 ・認知はされています。

松本部長 ・それで使わなかったら、全然問題ないです。困っていないのですから。

服部委員 ・使ってみてほんとに良かったと、そこで初めて認識するものだから、友達作戦の推進というか、スマホで予約するのはハードルがあるとか電話をかけて予約するのはハードルがあるという意識先行があるので、友達の私がやってあげて、乗ってみたら“こんなに良いの！”ということで、友達から友達という形で拡大していきます。

松本部長 ・それがじわじわとした拡大につながったのですね。それがすごく一番いいと思います。口コミで広がっていくというのは大事だと思います。口コミ作戦、これからも続けてもらえればと思います。

伊藤委員 ・地域のご高齢の方は、港区全体にも言えるのですけれども、例えば、今のスマホで

(代理：古地氏) すとか、ICT に対してなかなか取っつきにくいところがあって、予約のところでも少し躊躇されるというのはあるのではないかと感じています。その簡単さから理解していただいて、さらにその D バスそのものの利便性というものを体感してもらうことで広がっていく可能性というのは十分にあり得ると感じています。

- ・ただ、服部さんがおっしゃった通りで、まずは使ってみるまでというのは、地域柄と言っていいは分かりませんが、ご高齢の方にとってはその最初のハードルが高いのかな、それは D バスにも表れているのかなと感じました。

松本部会長

- ・その最初の一步をいかに踏み出してもらうかは、難しいことですよね。今、日常のルーチンの中で移動している中で、わざわざ一步を踏み出さなくてもよければ、わざわざ踏み出しませんし、実はすごく楽なことだとわかれば踏み出すかもしれないのですが、何よりも周知、体験してもらうということを引き続き頑張ってください。
- ・ある自治体で同じようにオンデマンドを入れたのですが、すごい利用です。もうありえないぐらい。なんでこんなに多いのかと思ったのです。そしたら、まずきめ細やかに、継続的に、担当の方が大変なのですが、ものすごくきめ細やかに説明会をやっています。あとユーチューブ動画を作りまして、その説明会の時にユーチューブ動画を流すのですが、そのユーチューブ動画が面白い。クスって笑えるユーチューブ動画です。ちなみに市の職員の方がやっているのですが、作った笑いではなくて、一生懸命やっているが故に笑えるといった動画になっていて、それがウケているということもありました。

松本部会長

- ・学区外乗降場所の追加ということで、JA なごや南陽町支店に追加するという事です。場所に関しては 3 ページにある通りです。道路協議、警察協議も行っていくということでございます。特にご異論ないようでございますので、この追加に関しましてはご承認いただいた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させていただきます。手続きを進めてください。

◆ SRT の新設について **資料 3**

交通事業推進課

- ・資料に基づき説明

小林委員

- ・初めてこのような絵を見せていただきまして、ワクワクはしますが、ちょっとドキドキするものがあるので、発言させていただきます。車内の一番後ろのところに机を挟んだ向かい合わせの座席があるのですが、机自体は別にいいと思うのですが、机の位置がかなり低くて、路線バスの運転手さんが注意して運転してくれているものの、やはり飛び出しとか、いろいろなところで急ブレーキを踏むときに、車内の飛び出し防止のために、こういうところには前に衝立みたいな板を置くとか、また最近時々あるのが一番後ろの座席で、真ん中のところはもう座らないでくださ

(代理：徳田氏)

いと、逆に何か物を置いて、座らなくしいてるようなことだとか、この机のところがですね、かなり低くて、万が一の時にちょっと飛び出しのリスクがあるなと思います。

- ・あと個人的な感想を言うと、やっぱり毎時何分のラウンドダイヤが良かったなというのはありますけれど、いろいろなご事情の中でご準備されたので、仕方がないかと思います。

交通事業推進課

- ・机のところはもともと座席があったところを取り払って、つけているというところで、高さについては後ろの席がひとつ高くなっていますので、前の席がひとつ低くなっているという状況になりますが、設置する場所はどうしても窓のサッシの部分に制約されるということになっていまして、その辺は運行しながら状況を見ていくしかないというところで考えております。
- ・もうひとつはパターンダイヤでいうことだと思います。7 ページで、⑤名古屋駅と①栄が 5 分刻みになっているのですけれども、1 周 40 分ぐらいでダイヤが組めれば、もう少しきれいに組めるかと思ったのですが、実際に試走したところ遅延が生じて、45 分かかるということで、そういう組み方になってきています。あとは、オアシス 21 で少し運転手さんが交代するところがありますので、そういったところも考慮する内容になっております。あとは市バスさんとか名鉄バスさんと共用している形になりますので、特にその辺の既存バスとの調整のところでダイヤを設定するというところもありまして、制約がある中でダイヤを設定している状況ではございます。

世良委員

- ・今の質問と関連するのですが、この地図で 5 番のあたり、ミッドランドスクエアの前は、現在でも名古屋空港行きのバスとか結構輻輳すると思うのですね。ちょっと脱線しますが、その反対側、名鉄百貨店前は、送迎の車で不法駐車があったり、あるいは貫通路にタクシーが入れずに横断歩道の中で止まってしまうということが現状よく見えているところです。さらに、名鉄バスさんの中で調整されていればいいのですが、名鉄バスセンターが錦通りに移転しますよね。非常に混雑が予測されます。もちろん道路渋滞は他にも広小路通りでもどこでもあると思うのですが、もしこれを運行するのであれば、連節バスということで、中には慣れないドライバーがいますから、当面、例えば警備員を立てるとか、不法駐車はきちんと排除するとか、交通警察にも要望したいと個人的には思います。名鉄バスセンター移転を伴えば、おそらく、今よりは交通量が増えるわけですから、これに関連して徹底した、その駅前通りの交通指導をお願いしたい。
- ・もうひとつ、ちょっと細かい点で、11 ページで運賃という欄で運賃および料金の種類と、ここで料金という言葉が使われながら、表の中に登場してこない。一般的に JR であれば運賃とは料金は明確に分離されていて、いわゆる乗車券に対して特急券等が料金券ですよね。名古屋市交通局の市営交通は全て料金で統一され、バスでもバス料金、地下鉄料金という表現されているのは承知していますが、ここであえて

運賃及び料金と書かれているのはどういうことか。料金券を設定されることはないだろうと思いますが、この辺の表現をもう少しすっきりされた方が利用者の方が分かりやすい。特に、運賃の割引というのがあります。これも JR に即して言うと、例えば学生割引であれば 2 割引で、1 万円なら 2,000 円割引というのがいわゆる割引。1 割引、2 割引、そういうのだったらこれは値引きですよね。社会全体で割引と値引きというのが混用されています。そもそもこのクレジットカードの上限設定は結局 500 円で止まってしまうけど、これを割引と言えるのか。あるいは QR 一日乗車券はいわゆる企画乗車券などがありますが、こういう運賃設定なので、もう少しこの辺りスマートに書いていただいた方が利用者にとっては分かりやすいと思います。

交通事業推進課 ・ ⑤名古屋駅はあおい交通や市バスも止まっていまして、その一番南の今止まっていないところに止まるということで、バスの路面標示等はしていきたいと思っております。あとは名鉄の再開発の影響で、バスターミナルが路上を使うという話がありますので、その辺も調整しながら今進めているようなところでございます。

・ 2 点目の運賃及び料金のことですが、企画乗車券等を含めて、割引ということで設定はしているのですが、その言葉の定義とかはもう一度しっかり確認したい。わかりやすさという面もおっしゃるようなと思いますので、正しい言葉使いも必要だけれども、わかりやすいところということで精査したいと思います。

・ 交通整理については、特に共用するバス停では利用者がどういうふうに並ぶかといったところもあると思いますので、慣れるまでの間、何かしら、そういう人が立つような対応も考える必要があるかという認識はしております。

玉腰委員 (代理：中尾氏) ・ 名古屋駅も含めまして、都心部の違法駐車が多いというのは承知しております。駐車監視員に委託しているところも含めて、またこういう新しい業務もありますので、管轄警察署の方にももちろん情報提供いたしまして、違法な駐車というものは、今後できる限り排除していく形で、また取り締まりも強化していくと考えております。

松本部長 ・ 走行環境、停留環境も含め、警察の協力も得られるということで、ありがとうございます。

殿島委員 ・ 利用者の立場で申しますと、14 ページに車椅子の乗る場所がありますが、車椅子の乗る時降りる時の対応がどうなるのか。

・ 最近市バスに乗りますが、足が上がらない高いところにしか止まらない。バス停の前後に車が居るため、ちょっと離れたところに止まるから、直接バスから路面に降りなければいけないものですから、この辺りの対応はどのようにできていますか。

交通事業推進課 ・ 車椅子のところは、乗車していただける固定機器が付いているのが中扉付近になりますので、中扉での乗車を想定しております。乗降するときは、どうしても運転手さんの協力が必要になってくるかと思っております。停留所の方では、6 ページにテラス型ということで、歩道を拡幅するところがありまして、ここはもともとベイ型

だったり、おっしゃるように前後に駐車車両がいると、バスが寄せきれずに、道路を一旦降りて乗降するという状況もなくはないというところですが、そこを逆にテラス型ということで前出しをしまして、第 1 車線上で車を停めるというような形を考えております。

- ・この件については、2 月に報告しましたが、令和 5 年度に社会実験を 2 ヶ月間ぐらい 2 箇所で行っておりまして、その際に利用者の乗降のしやすさや、運転手の停めやすさについてアンケートをしましたが、概ね 7 割位の方から良い評価をいただいています。一方で車の流れの阻害がどうかということもカメラでチェックして、実際今も工事で規制していますけれども、社会実験の時には、バスが停車した時は車線変更をしてということで大きく阻害することはなかったと確認しています。
- ・合わせて、歩道を拡幅するところは、通常は車道と歩道との段差が、平均 15 cm ですが、拡幅に合わせて 20 cm の高さに少し嵩上げをします。そうすると車両の床面が 20 数センチで、そちらにちょっと近くなりますので、段差が少ない形で乗降いただける方向で今整備をしているところでございます。

松本部会長 ・ただ、テラス型は 4 箇所ですね。バスは低床でニーリングはしますか。

交通事業推進課 ・ニーリングはします。

松本部会長 ・テラスは 4 箇所ですが、バスは低床でぐっと下がるということですので、ぜひ高齢の方にもご利用いただければということです。

野田委員 (交運労協) ・乗降に関してで、全扉から降りてこられるということなので、乗車の方とのルールづけや表示はあるのでしょうか。例えば、降車の方がいらっしゃいますのでお待ちくださいとか、逆に、乗車の方がいらっしゃいますのでお待ちくださいとか、何かそういったルールづけはあるのでしょうか。

交通事業推進課 ・このルール付けはあまり明確にできていませんが、地下鉄や路面電車でも降車優先ということで、浸透しているかと考えておりまして、全扉で乗車、降車できますということを、しっかりアナウンスしてということをおと考えております。

野田委員 (交運労協) ・バスに乗られる方は、自分の乗るところから降りてくるという発想がないと思いますので、地下鉄はそういう思いで乗り降りしますけれども、何かちょっとあるとトラブルにはならないかなと思いましたので、お願いいたします。

松本部会長 ・すごく重要です。考えないといけませんね。ちなみに全バス停で全扉開けますか。

交通事業推進課 ・⑤名古屋駅では、後扉が地下街の出入口に重なっていて、後扉で乗り降りできないということで、車内アナウンスでお知らせはします。

- ・先ほどの降車優先も車内アナウンスで考えたのですが、結構アナウンスする内容が非常に多く、何を優先してアナウンスするかというところもあって、結構この乗り方のようなところもありますので、瞬時にやはり伝えなければいけないということで、まず何を優先してアナウンスするかで考えていきたいと思っています。

松本部会長 ・本当ですね。地下鉄などは路面に乗る方の列を上手に分けてあります。そういう工

夫は確かにできるのかもしれませんが、様子を見てからなのかもしれませんが、いいアドバイスをいただいたと思います。

- ・特に外国人の方もお見えだと思うので、そういうことも含めて、もちろん名古屋に慣れてない方々もお見えですので、どういう形で乗り降りするかというのを、他のところの事例も参考に検討いただければと思います。

- ・いずれにしても信用乗車で、全扉から乗ってタッチするという前提で乗ってもらうということで、宇都宮のライトレールはそのような形になっていますね。

交通事業推進課

- ・あとは福岡市でも後扉は IC で乗降できるようになったりはしますので、そういったところも少し調べてみたいと思います。

松本部長

- ・それでどれぐらいタッチ率が観測されるかということで、どういうふうになるのかが分かるかと思っています。

玉腰委員
(代理：中尾氏)

- ・運転者さんが多分運転したことないようなバスだと思うので、どのような形で教育されているのかというのが一点です。その運転者さんに他の交通もちろん見てもらって、事故のないようにしていただきたいのですけども、先ほどから出ているアナウンスの部分だとか、そういうことを運転手さん一人で全部やるような方法でしょうか。

交通事業推進課

- ・習熟ということと言いますと、2 月 13 日に運行開始しますが、1 月ぐらいから実際の公道で走ります。営業所内での習熟もその前に予定をしていただいています。あとは、他社で運転手さんを養成するようなことも行っていると思いますので、すでにそういった連節バスの習熟ということは、今 SRT の車両はない状況ですけど、始めていただいています。

- ・運転手さんのアナウンスについては、できるだけ自動音声の方で対応しようと思っています。停車の前後は音声で対応して、あとは補足的に運転手さんの方からやっただくということで、できるだけ運転や安全確認に集中していただきたいと考えております。

世良委員

- ・私の感覚は運転手さんの習熟度よりも、あの周りの自動車交通の方がむしろ心配だと思います。実際に基幹バスにも、今でも慣れない人がまごまごして、右折車線で止まってしまったりとか、バスレーンに入り込んで無理やり走って非常に危険ですし、事故も実際にまだに続いていると私は感じています。

- ・そういう意味で、当然運転手さんは習熟されると思うのですけれども、それに先立ってモデル運行というか、お客さんを乗せないまま、こういうものが走るということを一定期間されれば、ある程度周りが、いつも通る人であれば、ある程度見慣れたものになりますし、それによって一定割合が、それを予知した運転をすれば初めてきた人も当然影響を受けていくということで、突然ということはないにしろ、特にもうすでに実証実験もされていることですから、余程いいと思うのですが、本格運行に入るなら、なおさらそれを知らしめるという意味で習熟運転されるといいと

思いました。

- 交通事業推進課 ・おっしゃるとおりで、これまで走っていない連節バスが走るようになりますので、お客様を乗せて営業運行する前に運転手さんの習熟も兼ねてにはなるのですが、実際にこのルート上を走行する期間を設けたいと考えております。
- ・あとは連節バスの車両後方に、これはどこでもそうですが、この車両は18mぐらいあるので、追い抜きは注意してください、といった注意喚起をしていきたいと思っています。
- 松本部長 ・幸いこの辺には三重県の伊勢や四日市、そして岐阜で走っていますので、そのいろいろな情報をいただきながら安全対策は万全を期してください。
- 横井委員 ・子供と一緒に乗る場合は、前の扉から運転手さんに確認をしていただいてということだと思うのですが、例えば未就学の子とかも一緒に連れての場合だと、今のその市バスと一緒に、前で一旦精算をして、ベビーカーは真ん中の扉から乗るというような格好になるのか。
- 交通事業推進課 ・マナカとかであれば子供でも後ろでできますし、今おっしゃったような未就学の方とかベビーカーの方は、固定するところは真ん中の扉近くですけども、前からも乗っていただくことは可能ではございます。
- 横井委員 ・親のマナカで全部払おうと思うと前に行かないといけないのか。
- 交通事業推進課 ・そうです。
- 松本部長 ・いただいた意見を参考に、今後しっかり進めていただきたいと思います。

◆ その他

- 交通事業推進課 ・「Nago まち Walk2025」「ODORIBA」について、資料に基づき説明
- 石屋委員 ・「エコモビ実践キャンペーン 2025」「エコモビ実践セミナー2025」について、資料に基づき説明
- (代理：森本氏)

以上