

# 令和7年度第2回 名古屋市地域公共交通協議会 議事概要

日時：令和8年2月17日（火）13:30～16:00

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. 委員紹介
3. 議題
  - ・協議事項
    - (1) 名古屋市地域公共交通計画の進捗管理について 資料1  
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)
    - (2) 令和8年度名古屋市地域公共交通協議会予算について 資料2
  - ・報告事項
    - (1) 西福田実証実験について 資料3
    - (2) SRTについて 資料4
4. その他

## —配布資料—

出席者名簿

配席図

資料1 名古屋市地域公共交通計画の進捗管理について

別紙 地域公共交通計画の評価等結果の様式

資料2 令和8年度名古屋市地域公共交通協議会予算（案）

資料3 西福田実証実験について

資料4 SRTについて

議事概要：

◆ 名古屋市地域公共交通計画の進捗管理について **資料1**

事務局

- ・資料に基づき説明

世良委員

- ・議題に沿うかどうかわかりませんが、指摘したいことが2点あります。「②公共交通のわかりやすさ・使いやすさの向上と利便促進」ですが、利用者目線で見ても申し上げたいことがあります。
- ・まず1つは、急に今始まったことではないのですけれども、鉄道の事故の多さ、これは名古屋圏に限らず全国的に、実感としては増えていると思います。時間にも最近は余裕があるので、青春18きっぷで遠方まで行ったり来たりしていますが、どこかでは電車の事故による待ちが発生します。鉄道会社の皆さんも苦慮されていると思うのですが、本当に大変だと思うのですが、2時間ぐらい電車の中で待たされます。何が言いたいかと言いますと、この使いやすさということの中には、ただ単に目先の便利さだけではなくて、やはり事故防止とか、そういったことにより1層力を入れていただきたい。もちろん、ホームドアを作るとか、ハードの面もあると思いますが、それ以上に啓蒙するとか、されておられるとは思いますが、事故が増えている現状において、使いやすさというよりも、乗ろうと思ったら電車が来ないとか、あるいは最終の電車で乗り継ぎが難しくなったとか、今言いましたように、ハードの面よりも事故を起こさせないような交通計画というのは、この②に当てはまるのではないかと思いますので、そのあたり、鉄道会社の皆様はご努力されていると思うのですが、一層の事故がないようにしていただきたいというのが、利用者の立場での1つ目の意見です。
- ・2つ目は、今日話題になるかと思ったら、話題になっていないのですが、名鉄さんの名古屋駅の改造について凍結となってしまいました。私が何を期待していたかというと、今の名鉄名古屋駅、旧新名古屋駅は、子供の時から慣れ親しんでいますので、それほど不便だとは思っていません。よく迷駅と言いますが、そのように思いません。京浜急行の品川駅と同じことをやっていますが、ただ、名鉄名古屋駅の改札口が良い面も悪い面も多くてわかりにくいというのが現実だと思います。一方で、近鉄に目を向けるのですが、ホームドアが急行のホームにできましたけれども、あれって必要だったのでしょうか、かえって狭くなって不便になっています。そもそも折り返し電車しか走らないので、おそらく近鉄名古屋駅で鉄道事故というのはそう多くない、ゼロではないかもしれませんが、むしろ他にあるところがあったのではないかと。結局何が言いたいかと言いますと、今消えてしまっているかもしれませんが、名鉄と近鉄の名古屋駅をこのリニアの開通と関連させて、一体化するという計画があったかと思えます。この名鉄名古屋駅の計画が凍結であるとするれば、当面の利用者が便利になるような対策は、当然、名鉄さんも近鉄さんも立ててほしいと思います。例えば、豊橋、岡崎方面であれば、金山で乗り換えができます。

岐阜方面だけは名鉄も JR も無理ですけれども、近鉄の場合、急行を八田で止めれば、もっと名古屋駅の混雑緩和になると思うのです。何が言いたいかと言うと、この協議会では、どうしても今までバスだとか、mobi だとか、地域交通に目線が行っていたのですけれども、将来の地域交通計画を考えた時に、当然、鉄道輸送についても触れないわけにはいかないのではないかと、そこをもっと現有の施設で改善できることが、知恵を出せばいくらでもある。そのあたりはこの令和 8 年度の案でもいいし、令和 9 年度に入ってもいいと思います。昨日、今日の問題ではありませんので、ただ、将来のためにも、やはり鉄道輸送をもう一度改めて考えるべきだということを思います。

松本会長 ・ごもっともなご意見ではございますが、まず、この地域公共交通計画の中における鉄道の位置づけを少し説明いただくとともに、あるいは市として他の計画、あるいは市ではなくても、他のところで計画を持っているところがございましたらお話をいただけますか。

事務局 ・まず地域公共交通計画ですが、鉄軌道、バス、そしてタクシー、そういったものが、それぞれの役割、特性に応じて、この名古屋市域において、利用される皆様が安全、快適、便利に利用できるよう、まずは、幹・枝・葉と呼んでいる現状の公共交通ネットワークについて、しっかり維持していきましょう、今のサービス水準を確保していきましょうとしています。それから、ネットワークから漏れてしまったような地域については、移動手段の確保に努めていきましょうとしています。さらに、その取り組みにおいて新技術の導入も進めていきましょうと。そういった方針に基づいて、この地域公共交通計画を策定し、この協議会においてそれぞれの事業について進捗等を報告させていただいているところです。

・世良委員からご発言ありました、利便性と安全性の話でございますが、安全性というのは、この公共交通においては、まず大前提となるものだと思います。その辺りは交通事業者の皆様方が、不断に努力をされておりますし、国土交通省もいろいろと取り組んでいらっしゃる。私どもとしては安全性を大前提とした上で、公共交通の利便性、快適性を高めていくような取り組みを、この地域公共交通計画に書かせていただいたと考えております。決して、安全性についておろそかにしているというわけではなくて、それを大前提として考えているということで、ご了知させていただきたいと考えております。

・鉄道については、現在、この名古屋市域におきましては、新線整備にかかる具体のものは特にないという中で、今あるものについてはしっかり維持していききたいということです。ただ、その中で効率性を高めていくといった取り組みが必要だと考えております。それをこの地域公共交通協議会の中で、皆様からいろいろなご意見をいただき、情報を共有しながら進めていきたいと考えております。

松本会長 ・「①求められる役割に合わせた公共交通の維持確保」の中には、当然、安全性の確保

というものが含まれているということでもあります。とはいえ、最近、事故が増えているので、安全性の確保をいま一度強調してはどうかというのが、世良委員のご意見ということです。

世良委員

- ・決して批判的に言っているのではなくて、利用者の目線から見て、乗ろうと思ったら電車が動かないとか、スケジュールに間に合わなくなってしまうよね。今日は事前通告をしないままこういう発言をしましたので、それぞれ鉄道会社さんもお答えはないのかもしれませんが、ぜひ事故防止については、より一層の計画を立てていただきたいと、将来的に向けてでいいと思います。今日、明日にはできないことだと思います。
- ・ただ、名古屋駅の問題については、やはり早急に、今まで改装されるという前提で期待していたところもあると思いますので、できないのならばできないということで、名鉄、近鉄、JRも含めて、今後の利便性向上をどう維持するかというのは、早急に対応していただきたいというのが、私の思いです。

松本会長

- ・もちろんそうだとおっしゃっていますが、事故の対策については、各交通事業者が当然やっつけていただいているとおっしゃっていますが、東日本の場合はまた別の話だろうとおっしゃっていますが、最近、どうしても事故が増えつつあります。これは社会情勢等々いろいろな複雑な要因があるので、事業者さんだけで対応するのは限界もあるやとおっしゃっていますが、もし、事業者の方で何かございましたら。市営地下鉄もホームドアがかなりできて、かなり安全性が高まってきていると思いますし、各交通事業者さんも、それぞれできちんと安全対策を進めていただいているという気もしておりますが、そういうことでよろしいでしょうか。ということですので、これ以上のことを何か特別に求めるわけではないので、事業の一環として、安全対策はこれまで通り進めていただくということだと思っております。
- ・名古屋駅の改修に関して、名鉄さんと近鉄さんから何か情報がございましたら、お願いできればと思います。

高井委員

- ・人身事故の話をまずさせていただきますと、踏切障害事故や駅構内でのいわゆる鉄道人身障害事故、また飛び込み等もありますが、数多く発生していることは事実でございます。踏切障害事故に関しては、立体交差化工事等による踏切の除却や、保安設備の整備を進めることで、事故防止に努めているところでございます。また最近ですと、踏切周辺のAI画像解析を活用し、事故の発生を未然に防ぐシステムを本導入しております。順次、設置箇所を拡大し、踏切のさらなる安全性向上を図っていきたいと考えております。また、駅構内も含めて、AIとまではいきませんが、いろいろなシステムを導入したり、ハード面での対策も進めております。また、ハード面等の対策と並行し、係員が定期的に巡回したり、退避中の乗務員がホーム監視をしたりするほか、警察や自治体とも連携したキャンペーン活動等も実施しております。事故が発生してしまうこともありますが、こうした取り組みを事業者とし

て、弊社のみならず、こちらにいらっしゃる事業者さんも、それぞれ進めているところがございますので、何卒ご理解をいただきたいと思います。

- ・名古屋駅地区再開発計画等の件ですが、いろいろとご心配等をおかけして申し訳ございません。情勢を踏まえまして、計画の再検証と見直しに着手しているという状況でございますので、何卒ご理解いただきたいと思います。

松本会長

- ・状況を認識いただければと思います。ちなみに、私、今日午前中は美濃加茂市で会議だったのですが遅れました。JR に乗り継げられませんでした。すごく大事なことで今すごいと思うのは、どれくらい遅れているかがわかることです。わかるだけでもありがたいです。今までは遅延していてどうなっているか全然わからなかったのが、今は列車の走行位置情報でわかります。これからも安全性については、これは事業者さんも、一般利用者も含めて、あるいは社会情勢も含めて対応していかないといけない問題だと思っております。

- ・進捗管理は今回このような形でまとめていただいて、これからもこのような形で管理していくということで、基本的には来年度に向けても、同じような形で進めていきたいと思います。評価の方は、必ずしも全部が悪い状況ではない中で、残念ながら、環境に対しては少し厳しいということです。このままだと見込みはどうでしょうか。その辺の見込みがあるのかどうか、目標達成について補足がありましたらお願いします。

事務局

- ・環境に関する今後の見通しについては、公表されている最新値では、市全体の排出量は頭打ちになりそうだと申し上げましたが、これが今後どうなるかというところはなんとも言えないところです。ただ、この運輸部門におけるCO<sub>2</sub>の排出量の内訳を見ますと、自動車による排出、鉄道による排出、船舶による排出に分かれておりますが、おおよそのボリュームとしては、自動車由来のものが、75%前後を超えるぐらいということで、この部分の比率がすごく高くなっています。そういった意味では、その数字も省エネや電気自動車の普及によって、燃油の消費量は下がってきているところがございますが、やはりそれだけではなく、公共交通利用の促進を合わせて促していくということも、非常に大事な取り組みだと考えております。表にもある通りの各事業者様におきましては、改正省エネ法などの取り組みもございますが、合わせて、利用促進の取り組みもしていきますと、さらに改善をしていくのではないかと考えております。

松本会長

- ・何よりではないかもしれませんが、公共交通の分担率を上げることが、二酸化炭素排出量の削減につながるということです。この交通計画全体をしっかりと推進していき、分担率を上げていく。これが何より、我々がやらなければいけないことだと思っております。もちろんその他にも、低燃費車両あるいは燃料電池車の導入等々もありますが、もちろんそれはそれでやっていただきながら、分担率を上げるこの目標に向かってですね、ぜひ皆さん、これからもご協力いただければと思って

おります。

- 加藤副会長
- ・交通分野での CO<sub>2</sub> 削減については、昨日の午後に東京でシンポジウムをやりました。今、私は EST 普及推進委員会とあって、書き下すと、環境的に持続可能な交通 (Environmentally Sustainable Transport) という言葉ですけど、その推進の日本の委員長なので、それをどう進めていくかということから、昨日は、岐阜市さん、福山市さん、日立市さんが、先進事例ということで発表していただきました。その時の私の作った資料を見てもらえるといいのですけれど。
  - ・まず、名古屋市のこの目標がどういう計算されているかということについては、あまり考えられていないようです。つまり、積み上げでやって、これをやることこれだけ減るといことが、合計するとこれだけ減るといのか、減らせるというものがある。その中で、この協議会に一体どういう役割があるかということを確認して、例えば、モーダルシフトの話が出たのですけど、モーダルシフトは間違いなくこの協議会の役割ですよ。だから、それをどれだけやるかということが (目標値の計算の中で) どのくらい積み上げられているかというのを見た時に、おのずから協議会の取組で 5 年間にどれだけモーダルシフトしなければいけないという値があるはずですが、そこは見えていないでしょう。それを見ないでこの値を見てもほとんど意味をなさない。受験で言うと、合計点は見ているけれど、各教科の点はわからないので、どの教科を勉強しなければいけないのかがわからない。なんかわからないけど頑張ってやろうと言っているだけで、それでは大学に行けないとなるわけです。だから、今、私も計画をもう一回見直していますが、実は内訳は計画にあまり書いてないことも多いです。名古屋市も書いてないが、検討の時には絶対に資料にあるはずなので、そこを見ていただいて、全部我々がやる必要はないのだけど、我々がやるべきところはきっちりやるために、何が必要かというのは見ておかなければいけない。これは逆に環境局が計算する時に、これだけやってねと、できますかと関係部局に言って、「やります」と言っているからできるということになっているはずだろうと思うのですけれど、ちょっとわからないかもしれません。だから、そこが昨日のシンポジウムの一番の核となったところで、そういうことを何も打ち合わせしないで、環境の方では CO<sub>2</sub> 削減をこれだけやるとなっていて、交通の方では、そんなことはよくわからないけど、我々がやれることをやるということになっているので、目標を達成するために何をやるかという、その中身のところに至らない。それだと、別に他の自治体だったらいいのですけど、自分がこういう仕事をしている人間としては、それではお粗末すぎて、とても昨日のシンポジウムに出られたものではないとなるわけです。そこをレビューしなければいけないと思っていますので、また確認をさせていただければという話です。一方で、例えば自動車を電動にすると言ったとして、どこで電気作っているのか、あるいは、中電さんに頑張ってもらうないとダメとかいう話もあるのですけれど、シェアサイクルであるとか、あ

るいは、歩いて暮らせるウォークブルとかいう話は、これも転換ですので、そういったところは、ここに関係するかもしれないという話だと思います。そういったことをきちんと整理してやらなければいけないということをお願いしたいと思います。ここは自分の専門なので、特に言いたかったところです。

- 総じて資料 1 を見た時に、この資料 1 の進捗と別紙の評価を見ると、つながっていないというか、SRT や西福田、MaaS をやったとして、この計画の値がそう変わるとは考えられないです。世良委員が先ほどおっしゃったのは、そこを言っているのだと理解していて、計画においてこの目標として別紙のようなことを上げていくとか、下げていくとかいうのだったら、施策の方にそれがないと、これも先ほど言ったように、大学でこういう科目で受けようとしているのに、全然それと関係ない勉強をして頑張って、だけど、点数としては全然反映されないで合格しないといったことを感じる資料です。それは別のことにしまして、例えば MaaS をやったと、そうしたら、それをどれだけの人がダウンロードしたかとか利用したかということ、他の地域公共交通計画だったら、その値を KPI にしてチェックするというのをやるわけですけど、ここでそれはありません。それは、計画には書いてなかったというのは、具体的にどうやるかを詰めてないから書いてないと理解すれば、令和 8 年度の計画で、この施策をやると言ったら、その施策についての KPI をこのくらいはやろうという目標設定をして進捗しないと、進捗管理にはならないのではないかと思います。
- それから、全体の目標に貢献するような施策がきちんとやられているかどうかを考えないと全体の計画に貢献しないので、その 2 つを来年度きちんとやっていかなければいけないかと思ったのですけれども、次の 3 年度目以降は、そういうふうにしていかなければならないのではないかと思いますので、その考えを伺いたいと思います。

事務局

- 加藤副会長がおっしゃるように、確かにこの地域公共交通計画において、掲げた目標と、取り組むべき、そして現在取り組んでいる事業との相関関係というのが具体に見えていない、それから、それぞれの進捗において KPI を掲げて、どのように取り組んでいくかということもよくわからない、そういったご指摘をいただきました。計画の目標とそれぞれの事業について、ある程度数字でご説明できるようにすることは、今後、この地域公共交通協議会の中で議論を活発化し、皆様方でどのような取り組みをすればいいのかということを知りやすくするためには必要だと思います。どのようにしていくのか、いろいろとご相談とさせていただきたいと思いますので、よろしくお願いたします。

加藤副会長

- わかりやすくというか、実際に達成しようとしたら、その因果関係をきちんとしないといけないので、必達であるのだったら、そこをやらなければいけないということを指摘しています。

- ・あと、今日のこの議案を見た時に、後で西福田と SRT のことを説明するのですが、通常、ここは主な計画の進捗のところなので、当然、計画の進捗がどうだったかということは、先に説明してもらわないといけないのではないかと。これは、ここでは協議事項が先で報告事項が後というやり方をとっているからそうになってしまうのですが、これは、あくまで私の関わっている地域公共交通会議の場合では、評価を協議事項にするのであったら、評価のために必要な情報は報告してもらわないとできないですね。後で聞いて、おかしな実験結果であったとした時に、その前のこの進捗の時の議論は何だったのとなるのはおかしいので、そういう進め方でないといけないなと思って、私の関わっているところではそうしています。協議事項を先にして、忙しい人はそこで帰れるということに配慮しているのだとしたら、この順番なのかもしれません。本来、地域公共交通計画の場合は、きちんと内容を聞かないと進捗もわからないということだと思います。もちろん、やりまただけの進捗だったらいいのですが、先ほど言ったように、やりました、結果こうでした、なので来年こうしていきますとか、来年は全く違うことをやりますということまで、本来、進捗管理や評価に書くべきだと思いますので、今、結果が、もちろん、中間報告は聞いていますので、そこからそれほどぶれてはいないのかもしれませんが、こういうやりましたというだけのものだとすると、ちょっとよろしくないのではないかと思います。この評価の結果は、そういうことを踏まえたものと言えるかというところ、後の評価の値につながらないので、本当の意味の進捗管理と言えないというところは、この会の持ち方の問題でもあると思います。今回は、これでもいいと思いますけど、もしかすると、後で報告を聞いたら前に戻るかもしれないということは、注意してほしいと思いました。

松本会長

- ・その辺はいろいろなやり方があって、例えば、1月に国のフィーダーや幹線補助事業に関する自己評価をすることがあるのですが、確かに、自治体によっては、その年内の状況をまず報告いただいてから、それから自己評価をするということも多々あるかと思います。それぞれやり方はありますが、ここも今回は事務局として、進捗管理はやった、やらないというところだけを評価いただいて、中身については、後ほどしっかりと報告いただくというスタイルだと、まずは認識したいと思います。
- ・二酸化炭素に関してですが、名古屋市地球温暖化対策実行計画 2030 では、多分その 1 個 1 個の積み上げで、この数値は出てないと思いますが、何らかの形でこの二酸化炭素排出という目標が出ているので、それに整合するような形で、例えば分担率であれば、どれぐらい減らせばいいかのような目安を持っておいてもいいと思います。そうすると、そこに向けて皆さんで頑張りましょうということにはなり得るので、必ずしも一致しないので難しいかもしれませんが、試算としては、そういうことをしてもらっていいかと思います。

- ・それから、この地域公共交通計画の目標ですが、これは、皆さんで策定したものと認識しております。皆さんの了承を得てこれにしたので、その中で、いわゆる実施施策というのが方針でしょうか、(1) (2) (3) とあって、そのアウトカムズとして目標を掲げたということだと思っております。だから、ちょっとわかりにくくなるのです。アウトカムズですから、直接的に 1:1 ではないので、それらの総合的な成果として出てきているのでわかりにくい。これは、当然そうなります。他の計画でも、アウトカムズにすると、どうしてもわかりにくくなってしまいます。ただ、我々が目指すのは、アウトプットではなくて、アウトカムズだということで、こういう目標を掲げたと思っています。これはこれでいいと思っています。一方で加藤先生が言うのは、アウトプットも毎年きちんと見ていかないといけないということだと思っています。そういう意味では、この資料 1 の各施策に対して、アウトプット、KPI でもいいのですが、そういう形でまとめていただいて、どこまでやるかというのを、毎年進捗管理しましょうということだと思っております。確かに、毎年の事業の評価というのはあるべきだと思っておりますので、例えば、来年度からそのようなアウトプット指標、あるいは KPI ということで、進捗管理していくというのが 1 つなのかもしれません。その方がわかりやすさという意味では、確かにわかりやすいという気もしております。その辺を今回の意見を受けて検討いただければと思います。

事務局

- ・会長からもお話しいただいたところですが、実施施策において、やったやらないも含めてのアウトプットと、それから我々が計画の大きな目標として掲げているアウトカムズ、こちらの一物一価の相関関係、因果関係はなかなか難しいというところがそもそもあったのですが、ただ、計画を進捗管理していくにあたっては、そういったところについても、やはりしっかりと分析する必要があるだろうというところがございますので、その辺につきましては、これからご相談をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

松本会長

- ・評価の仕方については、事務局で工夫してもらおうといたしまして、特に今回、皆さんにご承認いただきたいのは、国に出す別紙です。これは事実を淡々と書いていただくとともに、次年度に向けた課題ということで、特に大きなご異論はなかったということがございます。この地域公共交通計画の評価ですが、このような形で国に出すということで、ご承認いただくということで、よろしいでしょうか。
- ・特に反対はございませんでしたので、承認とさせていただきます。では、この形で国への提出をお願いいたします。

◆ 令和 8 年度名古屋市地域公共交通協議会予算について **資料 2**

事務局

- ・資料に基づき説明

松本会長

- ・本会議としては、会議開催経費のみということで、他の都市では国の補助金が協議会に入って、地域の路線バスやコミュニティバスを維持していくこととなりますが、

ここではそれが無いということです。

- ・この予算についても、ご承認いただいくということで、よろしいでしょうか。
- ・ご意見がないようですので、承認とさせていただきます。

◆ 西福田実証実験について **資料3**

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
- ・1点目は、6ページのグラフが非常に興味深いと思うのですが、時間帯属性別利用者数で8時台と16時台が非常に顕著です。福祉特別乗車券ということですので、おそらく特別支援等で、就労施設等に行かれる方ではないかと勝手に想像しているのですが、そうであれば、福祉目的で西福田の実証実験は成功しているかなと解釈しました。当然、通勤客、通学客を含めて便利になるのは当然いいことですが、特に弱者の方にとって明確にいいデータが出ていると理解しました。

- ・もう1点は些細な重箱の隅をつつくような質問ですが、運賃のところの「本市の敬老優待カードを提示」という表現がありますが、これは特別に発行されるのでしょうか。敬老パスは固有名詞ですので、そこが混在して、わかりにくいのではないかと。もし、特別にこの敬老優待カードが発行されるのであれば、その発行の手順等の手続き等も知りたいと思います。もしそうではなくて敬老パスであれば、表現を正しいものを書いていただきたいです。

交通企画・  
モビリティ  
都市推進課

- ・1点目の福祉特別乗車券の利用ということでは、委員ご指摘の通りで、西福田学区の南東に特別乗車券を利用される方が行かれる施設があり、その開始時刻と終了時刻がこの時間帯になっているということです。

- ・2点目については、敬老パスではなく敬老手帳というものであり、今は敬老優待カードという名前になっています。こちらは、区役所や、この西福田では南陽支所に行っていただければ、発行が受けられるものです。

交通企画・  
モビリティ  
都市推進課

- ・敬老優待カードは、名古屋市民の方で65歳以上になれば、区役所から郵送されるものです。無くされた時も、区役所に行ければ再発行されます。なぜ敬老パスではなくて敬老優待カードにしたかと言うと、敬老パスは、個人の負担等もあって、お持ちでない方も結構いらっしゃいます。この西福田でも、5割弱の方しか敬老パスを持っていない。それよりも皆様がお持ちで、無くされた方も再発行が容易なこの敬老優待カードを使用しましょうという理由が1点目です。

- ・2点目は、敬老パスは、地下鉄や市バスが無料で乗れると皆さん認識していらっしゃいます。ただ、この西福田のデマンドにつきましては、高齢者の方は100円を運賃として頂戴いたします。そこで、敬老パスを持っている高齢者の方が、これは無料だろうと、現場でトラブルになる可能性もあります。確かに地下鉄・

市バスは無料になるのですが、このデマンドでは運転手が 100 円ください、というところから生じるトラブルを、敬老パスを使えば全て無料になるという思い込みから生じるトラブルを防ぎたいということがありまして、本市の敬老優待カードを提示してください、というルールにさせていただいた次第です。

世良委員 ・趣旨はわかりました。敬老優待カードを持っていたことは今気づきました。ただ、一般の人から見ると、敬老パスはどう違うのというのはなかなか理解できないので、補足説明をしていただいた方が、よりトラブルは減るだろうと思います。敬老パスではありませんと明確にメッセージしていただいた方が、より一層、行き違いは防げるのではないかと思います。

松本会長 ・そうように説明していただいて、行き違いがなかったということによろしいですか。

交通企画・モビリティ都市推進課 ・地域の方にもそのように説明しています。

松本会長

・福祉特別乗車券が 8 時台、16 時台にたくさんご利用いただいて、これは 1 つの成果だという話ですが、そもそもこの方々は、もともとはどうやって移動されていたのですか。

交通企画・モビリティ都市推進課 ・直接ヒアリングとしたわけではございませんが、こちらには市バスが通っていきま

松本会長

・それでは、ひょっとしたら市バスに何らかの影響があった可能性もあるということですか。そのようなことを今後検証いただければと思います。

・資料の 6 ページで、6 歳から 64 歳、近鉄蟹江駅への移動を見ると、蟹江駅へ行く方は結構使われているのですが、帰ってくる方は使われていません。駅へ行く方が 51.5%、帰ってくる方が 19.3% でアンバランスです。これは先ほどの説明では、夕方帰ってくる方は 6 歳から 64 歳が多くなっているということだったと思います。もちろん、絶対数という意味では、ここは数が多いのですが、全体で言うと多くないということかもしれません。夕方発の固定便を入れたのに利用が多いのは、実は五月雨式にこのオンデマンドを使った方が多かったということですか。それは需要を束ねられなかったということですか。通勤通学というわけではなく、バラバラの時間に駅に行くのに使われていたのが、帰りはだいたいこの時間になって固定便で帰ってきたというイメージを持てばいいですか。

交通企画・モビリティ都市推進課 ・直接の回答とまらない可能性があって恐縮ですが、近鉄蟹江駅から夕方の時間帯に名古屋駅や栄に、夕食や飲み会で行かれるという方が結構見えまして、その場合、西福田から近鉄蟹江駅に行って、ただ、帰りは 18 時 30 分までの運行ですので、帰りの分は利用者数が上がってこないといったところが現れていると考えて

います。

- 松本会長
- ・逆なのですね。もっと遅い時間に帰ってくるから利用されていなかったということですね。わかりました。
  - ・もう1つ、アンバランスで言うと、65歳以上の南陽支所、これが6%南陽市場に行くのですが、帰りは半分以下の2.6%になっています。この方々は市バスで帰ってこられるのですか。あるいは南陽支所で夜遅くまで何かやられているのですか。
- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・南陽支所は夕方や夜に何かイベントをやっているということはあまりないと認識しております。南陽支所には市バス停がございます。東西の東海通り沿いですと、そのバスが通っておりますので、そちらで帰ってこられる方も見えたのかと推測しております。
- 松本会長
- ・わかりました。やはりこのアンバランスなところに、想定されないような利用があったのだろうと思いますので、見るといいと思います。
  - ・今日で実証は終わって、来年度に向けては、この内容を検証しつつ、どうしていくか考えていくということだそうです。

◆ SRT について **資料4**

- 交通事業推進課
- ・資料に基づき説明
- 橋井委員
- ・SRT につきましても、広報なごやに細かく掲載されていたので、読ませていただいているのですけれども、先日2月12日に障害者団体連絡会、あるいはAJUの車椅子の人たちで、実証実験というか体験をさせていただいたということで、良かったのかなと思っています。私は用があって体験できなかったのですが、体験した視覚障害の人、あるいは車椅子の人から少しお話があったのですが、名古屋市のマナカを使って乗る時は、前扉からでも中扉でも後扉からでもいいのですけれども、障害者手帳を提示して付き添いと乗ったりする時は、運転手のいる一番前でないと利用できないということがありました。
  - ・このSRTに関しては、名古屋市民がどのくらい関心を持つかというのは、なかなか名古屋に住んでいてもテレビ塔に上がったことはないという人も結構いるので、どれぐらいの方が利用するか、多くの方が利用されるといいのですが、これを名古屋市以外から来る人に、障害者手帳を提示して一番前から乗ってくださいという、そういった周知をしっかりとしていかないと、現場でいろいろと混乱があるのかなと思っています。
  - ・先日の12日に行った中で、車椅子の人など当事者の人たちが、どのような意見を言っていたのかをお話をいただければと思います。
- 交通事業推進課
- ・外向けの周知ということですが、実際に4日間運行してみまして、今回は名鉄バスさんになりますので、特に市バス・地下鉄に乗り慣れている方は、敬老パスや福祉特別乗車券もICカードにチャージが必要で、チャージから引き去られて、登録口座

に支給される形になり、まずそのチャージがない方がいらっしゃることもありまして。その方には前の方に行ってチャージしてもらおうということですので、最初に誘導員さんを立てて積極的にその辺の声掛けをして前にご案内しており、来ていただいた方については、そういう形で対応できていたかと思えます。

- 来ていただける前の周知については、我々が持っている媒体がウェブサイトや SNS ですので、そういったものをうまく活用できないかということは考えたいと思っています。
- 2月12日に、車椅子の方を中心に障害者の方に機会を設けさせていただきました。本当はもう少し早い段階で、というのもあったかもしれませんが、停留所の工事がかなり遅れておりまして、栄の停留所のところで実施したのですけれども、そこも工事がギリギリで、実は2月12日にちょうど誘導ブロックを貼っているような状況でしたので、ギリギリにはなっていました。結構いろいろなタイプの車椅子がありまして、そこで実際に乗車していただいて、固定の体験をそれぞれさせていただいて、運転手さんにとっても、非常にいい機会になったということでした。ありがたかったと思っています。実際、週末の多客の中で、車椅子の方も何人か利用していただいたこともありまして、12日にやっていただいたこともあって、スムーズに対応できたのではないかと考えております。
- その中でいただいたご意見としてありましたのは、車両が海外製のものですので、なかなか国内のものとは違うところもありまして、例えば、吊り手が動きにくいということがあって、視覚障害の方が少し頭をぶつけてしまって硬かったとか、車椅子を固定するスペースには、跳ね上げる椅子が壁についているのですが、降車ボタンがその椅子の裏側についていて、その位置が少し後ろにあるので押しにくかったとか、車内のポールが車椅子の付近についているので、若干怖さを感じるといったお声をいただきました。あとは停留所に路面表示をしているのですが、中扉のところには車椅子のマークがありますが、それが少し小さいのではないかと聞いた話を、いろいろといただいたところでございます。
- 名鉄バスさんとも共有して、運用の中で工夫できることがないか、どうしてもハード面で難しいところがあるかもしれないのですが、今回は、健康福祉局の方も一緒に立ち会って対応させていただきましたので、相談していきたいと考えております。

松本会長

- ぜひ今後もいろいろご意見いただければ、できる範囲でお応えをいただければと思います。

世良委員

- 5ページの下の辺りの細かい点で3点あります。
- 支払（決済）方法のところ、「現金、交通系 IC（マナカカードシステム）、（クレジットカード等による）タッチ決済」、この3つだということですが、こちらは17ページの写真を見ると、おそらくマナカにこだわらないのではないかと、共通の TOICA、

SUICA、ICOCA 等を使えるのであれば、共通の交通系 IC カードと書いた方が、利用者にとってはわかりやすいという気がします。決済は最終的にマナカでされるのかもしれませんが、そのところはわかりませんが、利用者にとっては、マナカしか使えないとも理解できてしまうので気になりました。

- ・ 運賃の割引の欄ですが、タッチ決済に一日当たりの利用上限 500 円の設定とあります。1 つ上で 3 つの支払方法があるということで、これだけで理解すると、交通系 IC は該当にならない、17 ページの写真を見てもそうなのかと思うのですが、そもそも、例えばコンビニに行ってタッチ決済と言うと、店員さんは、クレジットカードのタッチ決済も、交通系のタッチ決済も、もっと言うと QR コードのタッチもですけど区別がつかない方が多いので、ここも少しわかりにくい。もしもクレジットカードタッチ決済だけであれば、わかりやすく書いてあっていいかと思います。
- ・ この件に限らず、最近、デジタルチケットというのが多くあります。JR や名鉄、近鉄でも発行されていると思うのですが、親子で乗る家族連れの場合は結構困っています。すなわち、お父さんだけがスマホを持っていて、小さな子供が別に持っているわけではないので、親子で乗りにくいというのは、私から見ると現実顕在化しています。そのあたりはこの件だけに限らずに、他の事業者さんも含めて、親子利用をもっと見込むものであれば、対応策が欲しいと思っています。

交通事業推進課

- ・ 1 点目のマナカのところについてはおっしゃるように、全国共通のいわゆる 10 カード、SUICA や ICOCA、はやかけんといった相互利用のものが使えまして、こちらはデジタルサイネージの表示や情報案内のところには案内をさせていただいております。この資料の表現方法は、だいぶ省略しています。
- ・ タッチ決済の方も、支払方法のところでクレジットカード等によるタッチ決済と書かせていただいております、アンテナのようなタッチ決済のマークがついているものが可能になります。それがスマホだったり、端末は違うかもしれませんが、いわゆるタッチ決済のマークが付いているものになりまして、割引のところは、その上段の表現を受けて、クレジットカード等によるタッチ決済のものについては、利用上限額の設定 500 円というものがございます。そのあたりもデジタルサイネージですとか、タッチ決済の読み取り機器のところに、国際 7 ブランドカードが使えますので、その表記をしております。
- ・ デジタルチケットのところは、サイトに行ってくださいと、最初の大人とか、子供といった形のご案内はしております、ここに書ききれていないところがあるのですけれども、サイトの方で詳細にご案内をさせていただいております。

松本会長

- ・ この資料は届出の際の資料ですが、実際にご利用になられる方々は、全国共通交通系 IC だということもわかるようになっていし、タッチ決済に関しても、クレジットカードでのタッチだということがわかるようになっていしということによろしいですね。

- 交通事業推進課 ・特に、現地の停留所のサイネージでご案内しています。
- 松本会長 ・もし事前のパンフレット等でこういう記載があったら、そこは確認いただくとよろしいかもしれません。
- 交通事業推進課 ・パンフレットも作ってるのですけれども、そちらもわかるように表記をしております。
- 松本会長 ・親子に関してはウェブサイトにあるということです。
- 加藤副会長 ・試乗会の時に乗せていただきまして、後でまた乗りに行こうと思ったのですが、学生が乗りに行ったら、遅れがひどい、要するに利用が多いということで、後にした方がいいよと言われたのでまだ乗っていませんが、2点あります。
- ・1つは、SRT という名前からして、これは他のところでもそうなのですが、BRT と SRT は何が違うかという話をされるし、自分もそういう思いが少しあったのですが、全く違うものだとして理解すれば、すっきりすると感じたということです。逆に言えば、そもそも BRT と言っているものが、Rapid かどうかということもあって、基幹バスは本当の BRT と言える、あるいはガイドウェイバスと言えるのですが、連節バスとか、単に廃線敷を走っている、全く英語がわかってない人が言っている BRT もある。SRT を見た時には、私はそうだと思ったのですが、実は福岡は SRT に近いものではなかったのかと。福岡の BRT と称しているものは、全然速くない。むしろ回遊している。ただし、このデザインやテーブルは、うちの学生でもあれはすごいと言っていましたけど、そういう斬新なデザインというのは、非常に今回やったなどと思わせるような内容だったと思います。遅れているとかというのは、急いでいる人は困るのだけど、それはもっと速い交通機関で行けばよい。むしろ R はロードウェイとなっていますけど、ロードではなくて、ロードウェイなのはなぜなのかということは、教えてもらえるといいのですが、ただ、今回出したコンセプトは、230 万人も住んでいるこの名古屋において、中心市街地にあつていい公共交通かなと思ったということです。新ジャンルと言えるかなと思ったので、そういう説明をしていけばいいと思ったし、あと、SRT の写真を何枚も撮りましたけど、例えば、広島が去年の 12 月に広島駅の 2 階に乗り入れをして、列車も新車を増やしていますけど、あれとほとんど景観上変わらないと感じたので、バス車両であっても、そういったランドマーク的なものができるということは証明できたと思ったので、そういう評価は自覚というか自認して宣伝していかれると、すごくいいと思ったというのが感想です。だから、その意味では、この後の発展、大須や名古屋城、あるいは那古野だとかが出ているのですが、そういう認識でプロポートしていけばいいということ、強く感じました。
  - ・もう 1 つは、これは採算性は考えているのか。この会議では全く出てこなかったのですが、検討会とかではそういう議論しているのかもしれませんが、ここでそういう話はなかったと思って、採算性としては、別に赤字でもいいとか、赤字にな

ったら補填するとかは、どうなっているのですか。目標は収支トントンにするとか、そういうことがあるのでしょうか。

交通事業推進課

- ・SRT としての受け止め方については、かなり我々が思い描いていることと近い受け止め方をいただいていると思っています。Rも最初はいろいろと単語を並べて話をしたのですが、少なくともラピッドではないということは最初からわかっている、ロードウェイというのは、いろいろな中で決まってきたのですが、やはり地上というか、路面公共交通だということで、地上のにぎわいや回遊性を生むものだということを表しているというものでございます。実際に乗っていただいても、あまりスピードは出さずに運行していて、乗り心地が結構良かったよという方が多かったと思っています。
- ・遅延については、どうしてもお客様が多いと遅延してしまうのですが、その中でもやはり全扉乗降にしたことは良かったなと思っています。1箇所は名古屋駅の停留所で、後扉が地下街の出入口があるので利用できず、中扉まで移動しないといけないのと、あとは、敬老パスのチャージをやらなければいけなかったりだとか、人数もだんだん落ち着いてくると思うのですが、名古屋駅で80人ぐらいに並べられたり入れ替えもあったりして、そういうところに時間がかかったのではないかと考えています。
- ・2点目の採算性のところは、名鉄バスさんに運行の委託経費、人件費や車両の整備といったところをお支払いしまして、運賃が市の方に入ってくる仕組みでございまして、交通事業としての採算性というところとは少し違うところがあるのですが、大体1便60~70人乗れば、トントンではないかという試算をしていたことはございます。ただ、それ以外にもかかる経費があって、そもそも車両は高いので、その分まで回収するかというと、そこはやはりまちづくりの中での投資的な側面ということも、停留所も含めて考えています。やはりランニングのところは、持続可能なことと考えていくと、なるべくこの支出が増えないような形で運行していかなければいけないので、利用の促進もそうですけれども、MOOX-RIDEの車内の映像のところは、トヨタ紡織さんの方でスポンサーを集めて運営してもらったりとか、停留所の管理もエムシードウコーさんの広告収入で清掃してもらったりだとか、民間さんの協力をいただきながら運用していくということで、ランニングの方ではできるだけ支出が出ないような形に持っていきたいと、当然、目標としていきたいと思っています。

加藤副会長

交通事業推進課

- ・利用者数の目標はあるのですか。
- ・多ければいいと思ったのですが、実際、この間の多客を見ていると、やはり快適性が落ちるので、なかなか悩ましいところだと思っていまして、適度なところで言うと、椅子が35席ありまして、定員は122人ですが、50~60人を超えてくると車内が密になるなというところを感じています。混雑情報を提示しているのですが、

30人までが空いていて、60人までがやや混雑、60人を超えると混んでいますという表示を出しています。それで言うと、やはり50人ぐらいがギリギリというか、快適さを保ちつつ乗っていただけている状況かと思います。

加藤副会長 ・採算性とか、利用者数とかではなくて、こういうものが走っていて、楽しく乗れて、景色はすごくよく見えました。遅かったとかありましたが、あれだけ名古屋市内をじっくり見たことはあまりなかったかもしれないと思ったし、あとは、あのテーブルは飲食ができるということになっていますよね、あまり大きい声で言うてはいけないことになっていますが、そこもまた、コンセプトとしては、新しいというか、なるほどなど、そういうところに象徴されているかなと思いましたので、今のような感じでやっていけばいいのではないかなと思いました。利用はわからないのですが、だんだん落ち着いてくると、名古屋市民はすぐ飽きるもので、最初はたくさん来るというのはありますが、ずっと定常的にいければ非常にいいと思いました。

世良委員 ・先ほどの採算性については、本当は質問したいと思っていて、少し遠慮したのですが、やはり1つ聞きたいことがあります。例えば西福田も、もうすでに終了したmobiも、それぞれ社会実験ということで、期限を限ったものだったと思います。mobiは最後、そうではなかったみたいですが、これについては、もう社会実験ではないと思うので、本格運行ですので、基本的には期限がないものと理解していいのでしょうか。というのは、よくあるのは、定着してきてようやく慣れてきたら消えてしまったということです。ただ、この運行系統については、そもそも市営バス、名鉄バスの既存路線と近いですから、変な話、消えたとしても、それほどmobiとかに比べたら、無くなったことに対する損失は少ないと思うのですけれども、やはり当然たくさん乗ってほしいということは十分理解できますが、逆に言うと、そういう誘客をしていかないと、最初は熱くてもだんだん冷めてきて、別にどっちのバス乗っても一緒だよということになってしまいます。そういう意味において、あくまでまちづくりのためのバスの購入費なり、バス停の施設増については、多額な資金の導入がされているわけですから、あえて同じことを言いますけれども、期限がなく、末永く、途中でやめたということはないようお願いしたいというのが私の気持ちです。

交通事業推進課 ・期間限定ということではなくて、今はスモールスタートという言い方をしているのですけれども、最初から何台も走らせるというよりは、だんだん拡大していきたいという思いを持っていますので、まずこの最初の運行できちんと成果を出しつつ、広げていけるように取り組んでいきたいと思っています。

上野委員 ・21ページに示しているSRTの名城ルート当初ルートはこれで決まりですか。公表される日はいつなのか教えてください。

交通事業推進課 ・21ページの黒い線で書いているルートを当面のルートとしていくということは、方針として決めているところでございます。ただ、黄色の破線の矢印、ルートとして

は、今は 8 の字になっているのですが、やはりこの名古屋駅一栄みたいに、同じルートを行って対面する方が望ましいというところもありますし、那古野エリアの通り方やまちづくりとの連携を考えると、やはり名古屋駅の東側にアクセスするルートを将来に向けて検討していくということで考えています。公表時期ということでは、この協議会は公開の会議ですので、議事録と合わせて資料が公開されるという意味では、公表という扱いになると思います。ただ、停車箇所は具体的に示していませんので、そういうものを合わせて、事業内容を改めて公表をしていくと思っています。

橋井委員 ・1つ確認をお願いします。今回の SRT に関しては、栄が発着という形を取っているようですが、そうすると名古屋駅を通過して 1 周して 210 円で、名古屋駅から乗っても栄で下りないといけない、いったん停止するという形だと思うのですが、名城ルートの発着、どこが起点、終点になるのでしょうか。

交通事業推進課 ・まだそこは確定していませんが、名古屋駅の西側の駅前広場に停めますので、そこを起終点とすることを今は想定しております。

橋井委員 ・そうすると栄もそうですけど、他市町村から来る方からしたら、栄中心にぐるっと 1 周して、広小路や名古屋駅など、いろいろなところが見学できるということで、新しいルートも、そのような見方をしてもよろしいということでしょうか。

交通事業推進課 ・名古屋駅が起点になるのであれば、名古屋駅から名古屋城の方をぐるっと 1 周して名古屋駅まで戻ってくるというような想定でございます。

松本会長 ・私も耳にする皆さん方からの感想はおおむね評判がよくて、良かったなど安心しております。ただ、乗り物として私自身が言っただけとはいけないけど、移動手段としてという、必ずしも十分な性能があるわけではないですが、そうではないのだと、新たな乗り物なのだという感覚がすごく大事だと思っています。資料の 3 ページに書いてありますが、移動価値の提供、そしてまちと人の距離を近づける、これがこの SRT の価値です。そうすると、おそらくこの後、多くの方々にご利用いただくためには、ここの価値をいかに継続的に伸ばしていくかが重要だと思うのです。乗り物、移動手段としての勝負ではなくて、ここの勝負だと思っています。そういう意味では、名鉄さんだけではとてもではないとか、名鉄さんだけでやれるものではなくて、あるいは名古屋市だけでやるものではなくて、他の方、特に地域の方々とも一緒にやっついていかないといけないと思っています。そこをぜひ頑張ってやっていただければと思っています。そうすると我が国でも、このような単なる移動を目的とする手段ではない手段がそろっていると、これは素晴らしいことだと思っています。そういう意味で、ぜひ成功してほしいなと思っています。

・一方で、いろいろな新しい工夫がされていると思います。1つは、信用乗車です。信用乗車、あるいはタッチ決済はいろいろなところでも始まっていますが、名古屋では初めてです。タッチ決済や上限制、あるいはテラス式バス停といった、いろいろ

な新たな試みがなされております。こういったものの効果というものも、ぜひ検証いただきながら、名古屋からこういったもののトライアルが成功して、全国いろいろなところに広がっていくといいなと思いますので、そのような検証をしっかりとやらせてもらうといいのではないかと期待しております。いずれにしても私も期待しておりますので、ぜひお集まりの皆さんも、ぜひいろいろな面でご協力いただければと思っています。

・ちなみに、信用乗車は特に問題ないですか。

交通事業推進課 ・前払いですので、乗る時にタッチをしていただいています。降りる時にもタッチしそうなお客さんがいて、2重取りになってしまうので、そこはお気を付けいただかないといけないということがあります。ご案内はしているので、誘導員さんがいるうちは大丈夫ですが、いない状態になった時にどうなるかだと思います。

松本会長 ・チャージについて、SRTは前に行けば運転手さんにチャージしてもらえますが、宇都宮のLRTはどうしているのですか。

加藤副会長 ・運転席でやっているのでは時間がかかります。

松本会長 ・明日、朝一番と夕方は空いているそうですので、ぜひご乗車してください。

#### ◆ その他

ささしまライブ24  
総合整備事務所 ・「ささしまウェルカムバスの運行終了について」について、資料に基づき説明

世良委員 ・あくまで民間レベルでやられることですから、それぞれの裁量でやめられるのも、公共性という公共交通機関というよりも、民間ですから致し方ないと思うのですが、私は中村区に住んでいますので意見を言います。

・1つは、地下街の延伸が進んでいけませんので、結局、大学もありますので、細い歩道をたくさんの方が歩いています。雨の日も当然ありますから、このバスの利用価値はあったと思うのです。ただ、実際に乗車数が減っているということであれば、先ほど言いましたが致し方ないです。

・利用者の立場で言うならば、名鉄バスであれば、岩塚経由の津島方面行きであれば、この六反の通りを通っているわけですから、ちょっと回り込めば、それほどタイムロスもなく、利用できるのではないかと思います。かなりそれはそれで難しい問題だと思うのですけれども、今まで使っていた人にとっては、やはり不便になるだろうなと思いますので、同じことを言いますが、利用者の立場だとなくなってしまうのか、という気がします。その代替方法を考えてあげると、利用者にとってはありがたいだろうと思います。

松本会長 ・まちづくり協議会として経費的に困難だということではありますが、交通手段ということで考えた場合には、当然、代替性ということが問題になりますが、幸いにもここには代替手段があるということによろしいでしょうか。

ささしまライブ24 ・それも地区内の地権者の方と話をしておりまして、既存のあおなみ線がまずある

- 総合整備事務所     ということが1つ大きなところ。あとは、地区の東側にも名鉄バスさんのルートがあつたり、交通局さんの市バスの停留所がありますので、それを使つていただくことがあります。
- ・今後の話については、また名鉄バスさんと相談しながら進めているところがございますけれども、方針が決まりましたら、この場でするかはわかりませんが、お伝えしたいと思います。
- 松本会長     ・確かこの中川運河のところに新しいテラスのようなものができるのではなかったでしょうか。
- ささしまライブ24  
総合整備事務所     ・他の部署の事業ですが、堀止の東側にホテルと、北側に商業施設が6月にオープンする予定になっております。
- 松本会長     ・そういった周辺の開発状況等々によって、需要が生まれてこれば、またどこかやるかはわかりませんが、そういう移動手段が提供される可能性があるということです。いずれにしても、今回は代替手段があるということで、廃止もやむなしという判断です。
- 加藤副会長     ・ささしまウェルカムバスの件は、mobi の件もそうですけど残念です。名古屋では、やはり短距離交通というのはいかにないのか、ということを感じさせられました。これらは均一運賃の問題もあると思っておりますし、一方で金山ですと、熱田イオンまでのシャトルバスはものすごくたくさん乗っているという状況で、あれを見た時に需要はあるのだけれど、なぜこう路線バスにした時にはうまくいかないのかということを考えて方がいいと思います。もちろん、あのイオンのシャトルバスはイオンさんがお金を出しているのでもいいのですが。
- 加藤副会長     ・実は皆さんにきちんとお知らせした方が良かったかもしれないのですが、1月25日日曜日に、名古屋大学の鶴舞キャンパスで、mobi がなくなったことについて総括するようなシンポジウムをやったことを報告したいと思います。
- ・なぜ鶴舞キャンパスかというと、鶴舞キャンパスが運行区域の中にありましたので、あえて医学部さんにお借りしました。申し込みは190人ありましたが、当日は大雪で北陸などから来られなかったなどで、140人ほど来たのですが、200人の講義室がかなり埋まって非常に大盛況。それから、質問が非常に多く、質問に答えていくだけでも、1時間ぐらいかかるぐらいの感じでした。
  - ・私自身が説明して、それから Community Mobility 社の中島さんが、詳細の経緯をお話しされて、さらに、千石学区区政協力委員長の吉田さんが、地元の思いを紹介され、あと、流通経済大学の板谷教授と呉工業高等専門学校の神田教授のお2人にも来ていただいて、お2人とも現場でいろいろとやっておられる方ですので、コメントしていただきました。
  - ・その後、ディスカッションをしたのですが、やはり千種 mobi は利用も多く、大都市と田舎とを比較してはいけないのかもしれませんが、全国のオンデマンド交

通の中でも利用もきちんとされていて、評価できるということですが、それを続けられないという、仕組み自体の問題ということを考えなければいけないとか、あるいは、これがどういう効果を地域にもたらすかということをよく考えてやっていかなければいけない、という話が出てきたと思います。

- ・私自身の資料は、私のホームページに掲載しているので、もしよろしければ、オンデマンド交通の問題点とか、こういうところが適材適所かといったことをまとめていますので、ご参考に。あと mobi に対するコメントを含めてまとめているので、ご覧いただければと思います。
- ・いずれにしても、こういうある種、失敗事例と言える続かなかった事例について、後でシンポジウムをやって検証するという事は、何回もやってきています。始まる時とか始まる前には盛り上がって、実際始めるとしぼんでしまうというのが多数ある中で、そこそこうまくいったのにできなかったの、これからどうしようかということを検討するというのは、意義があることだったと思います。こちらの会議では前の部会できちんと扱いましたけれど、私の方でも、皆さんにも公開して、全国から本当に九州からも北海道からも来たのですけれど、注目も高かったということですので、ぜひそういうふうに皆さんご理解いただければと思います。
- ・あと、吉田さんはもう 1 回チャレンジするとおっしゃっておられました。同じ形かどうかわかりませんが、何かやろうと最後におっしゃっておられましたので、もし新しいことが出てきたら、温かく支援してあげていただければと思います。よろしく願いいたします。

交通企画・  
モビリティ  
都市推進課

- ・シンポジウムでは、板谷先生や神田先生からも、全国の事例も踏まえて、適切なコメントをいただいたと思います。学区の委員長さんからは、補助金といった言葉もありましたが、全体としては、非常に客観性のある意義深いシンポジウムでした。
- ・もしかして当てられるのではないかとあって、少し緊張しておりましたが、名古屋市の基本的な考え方というのは、公共交通ネットワークの維持確保、そして、そこへのアクセスが難しい公共交通空白地については、今、西福田の実証実験でも取り組んでいる通りですが、今回の千種 mobi が事業展開されていたエリアというのは、既存の公共交通は整っています。一般論としては、市民の皆様の移動利便性が少しでも良いということは、非常に素晴らしいこと、さらに移動の選択肢が多いということも幸せなことだと考えております。我々行政としては、そうではない空白地においては、公費の投入も含めた支援制度作りを検討しているところではございますが、そうでないところについては、民間、地域、企業の取り組みでお願いしますという線引きをさせていただきます。
- ・今回の mobi につきましては、これは私見もあるのですが、全国いろいろなとこ

ろでデマンドを運行しておりますが、基本的には田舎の市町が多く、そもそも利用者が少ない中で、デマンドというのはなかなか難しいというのが一般的であると考えておりました。一方、この名古屋の千種という非常に人口の多いところでデマンドを展開した時に、果たしてどのぐらいの利用があるのか、それから、mobiのビジネスモデルとして、法人契約やサブスクの導入といった非常にユニークな取り組みがあり、民間のビジネスとしてどこまで頑張れるのか。また、mobiは当初から、大都市なのでスポンサー獲得、特に広告宣伝の方で頑張っていくということでした。3年間の実証実験はコロナ禍もあってなかなか厳しいところではございましたが、地域からも多く利用されているので、本格運行をチャレンジしていきたいということでした。

- ・ただ、残念ながら、Community Mobility 社さんの会社の中の事情もあり、なかなか利用が伸びない中で、非常にコスト高になったということで、本格運行に移行して1年で残念な結果にはなってしまいましたが、我々、それから、今回シンポジウムに参加された方々においては、そういった課題を共有して、いろいろな知見を深める上で、大いに意義があったと考えています。

加藤副会長

- ・一番最後に全員にパネルを渡して、最後に一言書いてもらったのですが、中島さんはもう1年と書いておられた。つまり、あと1年やったら、もう少しものになったのではないかと、もう1年やらせてほしかったと言っておられました。本意ではなかったということです。
- ・吉田さんは、今回のことはやむを得ないけど、ちょっと悔しかったということで、お伝えしておきます。

松本会長

- ・総括のシンポジウムをやっていただきながら、今回で残念ながら途中でなくなってしまったわけですが、これで終わりではなくて、吉田さんもまたチャレンジするという事です。またそのような機運が高まったら、皆さんぜひご協力いただければと思います。
- ・今日もたくさんご意見いただきまして、ありがとうございました。また、来年度に向けていろいろご示唆をいただいたと思いますので、事務局は反映しながら来年度以降の評価等も含めて検討をしていただければと思います。

以上