

令和 8 年度第 1 回 名古屋市地域公共交通協議会 議事概要

日時：令和 8 年 6 月 22 日（月） 10：00～12：30

場所：ウインクあいち 13 階 特別会議室（1302）

会議次第

1. 開会
2. 委員紹介
3. 議題
 - ・協議事項
 - (1) 令和 7 年度名古屋市地域公共交通協議会決算について 資料 1
 - (2) 名古屋市地域公共交通計画の進捗管理について 資料 2
 - ・報告事項
 - (1) 西福田実証実験について 資料 3
 - (2) SRT「名駅－名城系統の運行」について 資料 4
4. その他

－配布資料－

出席者名簿

配席図

「活発で良い議論ができる会議のために。」

アジア・アジアパラ競技大会における混雑緩和のお願い

資料 1 令和 7 年度名古屋市地域公共交通協議会決算案

参考 出納監査報告書

資料 2 名古屋市地域公共交通計画の進捗管理について

資料 3 西福田実証実験について

資料 4 SRT「名駅－名城系統の運行」について

情報提供 名古屋市内の自動運転実証について

情報提供 STATION Ai における e-Pallette の活用について

情報提供 緑区交通ガイドマップ

議事概要：

- ◆ 活発で良い議論ができる会議のために。
- ◆ アジア・アジアパラ競技大会における混雑緩和のお願い

原田委員 ・資料に基づき説明

(代理：小田氏)

世良委員 ・バス輸送人員の推移の資料を見ると、確かに地方部は75.6%と落ち込んでいるのですが、三大都市圏では93.9%と横ばい、もしくは少し上昇しているように見えます。これは平成26年度のデータの様です。最終ページの発行年度を見ますと、平成28年3月ということですが、この資料の図を見る限り名古屋については、バス輸送人員はそんなに減っていないと理解できてしまいます。現状では、特にコロナ後の変動が大きいと思うので、今はどんな状況なのかをお知らせいただきたいと思います。

原田委員 ・バス輸送人員について、トレンド的にはコロナ禍で減っております。一方、令和5、6年度から戻りつつあるのですが、平成28年くらいの数値には戻っていないかと思ひます。名古屋市の数値を持っておらず、参考までですが。

・これに加え、人手不足、運転士さんの減少の問題が大きいと思ひております。名古屋市交通局以外の事業者において、各エリアによっては減便等、高速バス等を含めると、実際に便がなくなる等、そのような事態が起きている状況でございますので、少なくともピンチを脱しているような状況ではないと思ひております。

加藤副会長 ・今説明された資料は、私もこの1ヶ月半で20回位見ているものですが、毎回平成26年のデータというのはどうかと思ひます。表の差し替えをよろしくお願いしします。

・また、これは名古屋市に何うものではないですが、地域公共交通計画の中にも書いてあり、名古屋市地域公共交通協議会のKPIとして、管理されているものだと思います。

松本会長 ・加藤副会長からも言われたとおり、私からも差し替えをお願いします。

・名古屋市の状況については、過去に比べてどんな状況か、もし可能であれば後程の進捗管理の際にご説明をお願いします。

・本協議会は、皆さんとともにふさわしい公共交通を作っていくという趣旨がありますので、自分事として参加いただければと思ひます。

- ◆ 令和7年度名古屋市地域公共交通協議会決算について **資料1**

事務局 ・資料に基づき説明

松本会長 ・この決算に関しましては、監査を監査委員に行っていただいております。

・監査報告を中部経済連合会、人見委員からお願いします。

人見委員 ・令和7年度、名古屋市地域公共交通協議会の収支決算につきまして、名古屋市地域公共交通協議会設置規約第10条第3項に基づき、関係書類を監査しました結果、

適正に執行されていることを確認いたしましたことを、この場でご報告申し上げます。

- 松本会長
- ・令和7年度の名古屋市地域公共交通協議会決算につきまして、ご承認いただくというところでよろしいでしょうか。
 - ・ご意見が無いようですので、承認したと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2**

- 事務局
- ・資料に基づき説明

- 松本会長
- ・先ほどあった、公共交通の利用状況について、事務局で把握していることがありましたら、報告をお願いします。

- 事務局
- ・公共交通の利用状況ですが、地域公共交通計画において、人口当たりの市内の鉄軌道及び市バス1日当たりの乗車回数を、計画指標として掲げております。この指標については、当初の2021年度の0.88回に対して、前回の協議会で報告した最新の2023年度は1.03回ということで、増加の傾向にあります。
 - ・一方で、実際の1日当たりの利用者数の比較をしてみますと、令和元（2019）年度は1日当たりの公共交通利用者数が約262万人だったものが、令和5（2023）年度では約240万人となっております。
 - ・先ほど愛知運輸支局さんから説明があった通り、コロナ禍で大きく利用者数が下がっており、その後回復基調にあると思いますが、コロナ禍前までは戻っていないのではないかととらえております。

- 加藤副会長
- ・日本版ライドシェアについて、運行継続と示されていますが、やってどうなったか、どういう成果が得られたかを伺いたいと思います。
 - ・もちろん日本版ライドシェアは、私の個人的な見解としては、やること自体が目的だとは思わず、タクシーだけでは足りないのをやるものだと思っております。もしかすると、日本版ライドシェアはタクシーがきちんとあれば、やらずに済むものと言えるわけです。そこは立場もあり言いたいと思いますが、やってどうなったかここでお示しいただいてはどうでしょうか。何しろタクシー協議会ありませんから。

- 野田委員
(タクシー協会)
- ・日本版ライドシェアは、国土交通省の方で、交通空白解消ということで令和6年の4月から始まったものでありまして、細かな実績については各運行事業者さんの方で取りまとめをされたものが、運輸局あるいは運輸支局の方に直接報告をされておりますので、現状こういった実績があるかについて、協会としては把握ができておりません。予めその点はご了承くださいと思います。
 - ・もともと始まった経緯は、タクシーが足りないということでございます。それを補完する形で、自家用車を活用した有償運送の許可を受けているということです。
 - ・当初は、名古屋交通圏を含む配車アプリが十分に浸透している12地域にて先に始めており、名古屋交通圏では配車アプリに基づく車両のマッチング率が9割未満と

ということで、不足している時間帯と曜日について、上限車両数を定めて、実施したものであります。

- ・その許可自体が2年という期限がありましたので、国土交通省の方で、許可の条件、やり方について、見直されたということです。配車アプリのデータに基づく不足分に加え、協会からの申し出によって、地域のタクシーの運行状況、不足状況がよくわかっているということを前提に、曜日、時間帯、車両数について、それぞれ不足がこういう状況ですと協会から申し出をすれば、許可されるといった制度に変わったということでもあります。
- ・配車アプリデータに基づく不足状況について、今年の2月中旬に名古屋交通圏は現状不足してないと公表されまして、ただ協会としては、実際に運行している事業者さんの方に確認したところ、やはり需要はあるということで、引き続き運行したいと希望がありました。ただ当初の曜日、時間帯では、需要に対して、しっかりと対応できないということから、曜日や時間帯を拡大し、継続を希望する申し出を愛知運輸支局にしたということでもあります。

浅野委員

- ・日本版ライドシェアを運行させていただいております事業者の1つではありますが、先月からタクシー協会の会長をさせていただいていますので、その観点からもお話をさせていただきたいと思います。今専務理事から話がありましたように、もともと金曜日の夜の16時から19時台までと、深夜を1回中抜きして、土曜日の0時から3時台までという時間帯で運転手さん働いてください、という仕組みだったわけですね。正直申し上げまして、4時間だけ出てきて、ということではなかなか集まらない。
- ・基本的に時給制になっておりますが、今回、金曜日の16時から土曜日の4時台まで、土曜日の16時から日曜日の4時台までと時間を大幅に延長させていただいて、働く時間が長くなったことによって、安定してまいりまして、うまく回せるような形にはなっております。
- ・もともと名古屋市内というのは、東京とか京都に比べて、インバウンドのお客様が残念ながら少ないこともあって、供給力がそれほど不足している時期がありませんでした。
- ・特にコロナ禍以降タクシー事業というのは、相当ドライバーさんの応募が増えてきており、それで埋めることができっております。そのため、今のところ、これがきめんにということではないのですが、濃淡が日によってありますので、この辺も日本版ライドシェアによって、しっかりと埋められている。そのような認識を私たちは持っております。

加藤副会長

- ・そのようなレポートがあるべきだと個人的に思います。あれだけ騒いで始まって、2年経ってどういう結果だったのかはいざ知らず、総括がこういうところでも全くないということでは、本当に日本でライドシェアが育つのかと思ってしまいます。

- ・このような会議で、状況がわかってこういうところが困っているから、もっとこうした方がいいとか、そんな話をしなければならない。勝手にやってというだけでは、終わってしまいますよね。それが公共交通を悪くしたと私は思っておりますので、公共交通を良くしていくこの会議でやれば良いと思います。ましてや、この計画の中の進捗管理に3回も書いてあるわけです。だから、当然何か報告があつてしかるべき。それから、別にここで報告を求められなくとも、あれだけ騒いでやり始めたのであれば、レポートがあるべきだと私は思います。そのようにしていただきたい。
- ・運輸局の方で集計されているのであれば、それを説明していただけると良いですね。きちんとやっていただければと思います。

松本会長

- ・この地域公共交通協議会は、情報提供、情報共有の場になります。そのような機会がないのであれば、ぜひこの場を活用いただいて、状況報告いただければと思います。
- ・それはタクシー協会さん、愛知運輸支局さんしかりだと思っておりますので、次は公共交通に関連する報告をしていただけるようよろしくお願いします。

世良委員

- ・今のライドシェアに関連して、白バス問題について質問したいと思います。白バスに対する認識というのは人それぞれで、あるいは報道によっても、非常に解釈が違って、なかなか市民一般に正しく理解されていない傾向があると思います。先ほどの話で、名古屋地区においてはインバウンドの需要が少ないとありましたが、報道等によると、市外に関わるのでしょうか中部国際空港で白バスが多く横行しているとのことでした。
- ・新潟のような悲惨な事故はまだ名古屋近辺では起きていない現状ですけども、だからこそ、1度白バスの実態等の調査もこの名古屋市地域公共交通計画の、前回は発言をしたのですが、わかりやすさ使いやすさの向上、すなわち安全安心というところは、具体的に明確に言葉も出てきてもいいぐらいだと私は思っております。なお、後に出てくる自動運転の実証について、無償で白ナンバーだという記述がある一方で、その後のe-Paletteを見ると、無料ですが緑ナンバーの写真が載っているということで、そのあたりも含めて、一般的に白ナンバー対策について理解しがたい原因ではないかなと思います。
- ・新潟の件について細かいことを掘り下げるつもりはないですが、どのような場合が白バスになって、どのような場合がならないかと。愛知県内も高校を中心に、そういった生徒の輸送について、都市部でありながら散見されます。
- ・安全安心という意味において、事故防止を防ぐために、この交通計画の1つとして今後の新しい課題になるのではないかと思います。
- ・突然、白バスの問題を取り上げましたのでお答えにくいと思いますが、市民としては看過できない問題かなと思います。お答えいただけることがありましたら、よろしくお願いします。

- 加藤副会長
- ・中部運輸局さんとしても答えにくいところがあると思います。私自身、国交省本省の事業用自動車の安全確保の委員をやっておりますので、そのような立場からの発言になります。
 - ・まず、白タク、白バスの定義は明確です。曖昧ではありません。ただ、明確ですが、例えば、よく取材を受けますが、ほとんど有識者でも知っている人が居ないということです。どう明確でどうかというのを、発言できる人がいないということです。運輸局さんとしては、新潟の件はやや迷うところがあると思いますが、事実として、例えばあれは白バスには当たらないということは明確です。
 - ・あと安全について、地域公共交通協議会においては、基本的には扱わないということ。なぜなら、地域公共交通協議会は公共交通をどういうふうにしていくことがいいのかということを自治体が主体となって話し合う会議であり、安全確保は運輸局の権限であり、名古屋市として、そんな輸送安全のことと言われてもわからないと思います。今までやったこともないし、ノウハウもない。
 - ・実は、公共ライドシェアと言われるものについては、権限移譲ができます。しかし、自治体は怖がって権限移譲を受けたがりません。なぜならやったことがないから。運輸局さんといったプロにやってもらった方がいいとなっております。
 - ・いかに緑ナンバーを使って安全を確保するか、それから白ナンバーであっても、公共ライドシェアであっても、どのように担保していくかということを国の役割としてやっていくことなので、ここで問題意識を持ってもらうのは構いませんが、ここは調査するとか協議をする会議ではないということをご理解いただきたいと思います。
- 原田委員
- ・所管しておりますので、補足的な話をさせていただきます。
- (代理：小田氏)
- ・特に白バス白タクや、また先ほど加藤副会長からおっしゃられた公共ライドシェア、日本版ライドシェアもそうですが、白ナンバーを見るだけでは自家用車と、確かにわかりにくい仕組みになっているところです。いずれも道路運送法の規定で、緑ナンバーについてバス・タクシーは許可を取っていただかなければならない、またライドシェア等もやっていただく上では登録が必要となります。その埒外の部分で、基本的には有償かどうかということが、論点になります。
 - ・例えば、私が同僚を車でどこかへ連れて行って、お礼に幾らもらったとして、それまですべて白タクかというそういうわけではないと、そのような考え方があります。また、インターネットで検索いただければと思いますが、許可または登録を必要としない場合の運送について、どのようなパターンがあるかについて、ガイドラインを公開しておりますので、そこには、こんな場合であれば大丈夫というものがあります。
 - ・件の事故については、なかなか何も言えませんが、それ以降、我々の方にも、運送事業者さん含めて問い合わせをいただいておりますので、その際にご案内を差し上げ

ているところですが、例えば、名古屋市内で見かけるものだと、ご飯屋さんとかアミューズメント施設みたいなのが、自ら無料で送迎バスを出されているケースがあります。それらは、施設の方で利用料としてお金を収受していますが、運送に関しては無料で、施設に来ないとサービスを受けられないですよと、そのための運転等、そのようなものがガイドラインに書いてあります。

- ・ちなみに、e-Palletteのバスの話について、貸切バスの形態で緑ナンバー運行していただいております。名古屋市内だと、金山駅の南口から出ているイオンのシャトルバスは緑ナンバーですが、許可について、貸切バス事業者さんをチャーターして送迎バスとして使っていただいております。
- ・実際に誰が運行しているのか等の関係で考えていくものになっておりまして、お時間のある時に、道路運送法における許可又は登録を要しない運送に関するガイドラインに様々なケースを掲載しておりますので、ご確認いただき、なお分からないものがあればまた愛知運輸支局に相談にいただければと思います。

松本会長

- ・安全についてはこの会議の中で協議するものではないということですが、その移動に困っている市民がいるかどうかは考えるものだと思います。例えば部活動において、既存の公共交通を利用して動けない子ども達がたくさんいるのであれば、それは何らかの手立てを考えなければならないと、そんな意味で、名古屋市民の方が困っている現状をとらえるというのが、この地域公共交通協議会の意義だと私は思います。
- ・また、無償の様々な送迎がありますが、どこまでこの会議で把握、あるいは協議するのか、また今後は様々な輸送形態をうまく融合しながら役割分担をしていくことが求められるので、そんな時期が来れば調査、あるいは実態の把握も必要になってくると思います。
- ・それから、今回愛知県さんが無料でバスを走らせますが、これは既存の公共交通に何らかの影響があるということで、そういったものも情報共有していただくことも必要だと思います。

松本会長

- ・今も話題にありましたが、近年は公共交通の課題が様々な広がりを見せていると思っております。
- ・先ほど愛知運輸支局さんから説明いただいた、「活発でよい議論ができる会議のために」では、1ページ目の一番下に、5年後10年後も地域の公共交通を維持するために、今からできることをしっかり考えていく必要があると記載されています。これについて、実は10年以上前に作られたパンフレットですので、その当時から10年後を考えたということだと思いますが、今でも同じく10年後を考えないといけない。すると当然環境問題もありますが、いよいよ名古屋も人口減少に入っていると思っております。そしてさらに燃料費の高騰とか、非常に公共交通が置かれている立場は厳しい状況だと思っております。

- ・これを乗り越えるためには、地域公共交通協議会の場で皆さんと情報共有しながら、課題を認識していったり丸となって取り組んでいく必要があると思っております。そのような意味で、今回こういう形で進捗状況の報告をいただいておりますが、もっと深く皆さまと情報共有、意見を交わす場が持てたらと考えております。いかがでしょうか。

事務局 ・事務局としても、せっかくこれだけの方々にお集まりいただく協議会において、持続可能な公共交通をテーマにした情報共有とか意見交換を行うこと、これは大変有意義なことだと思っております。具体的内容につきましては、事務局の中で検討させていただき、会長、副会長に相談の上、皆様にもご説明をさせていただいた上で進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

松本会長 ・例えば、移動に関するデータということでは、中京都市圏パーソントリップ調査が、10年に1度行われております。前は令和4年に実施されておりますが、それによって名古屋市の人々の動きはどう変わっていったか、あるいはどう変わっていくだろうかというのが見えております。現実的に、これは名古屋市に限りませんが、もう人々の移動は減ってきております。名古屋で言えば実は自動車の移動も減ってきている、そんな状態です。さらに、このままだと更に減っていくという状況で、人々が出歩かなくなると思います。

・因果関係は明確ではないのですが、そんな状況の中で持続可能な交通体系を作り上げていくというのは、皆さんと一丸となって将来を見据えて考えていかないとけない、そんな時代になってきていると思います。そういうデータを市、県、あるいは国でお持ちだと思いますので、情報を皆さんで共有しながらどうあるべきか、どうすべきか、そんなことを前もって検討できればと思っております。もちろん、その際に交通事業者さんにご協力いただく部分もありますが、ぜひともお願いできればと思います。

・よろしいでしょうか。他にご意見が無いようですので、そのような情報共有の場とさせていただきます。

松本会長 ・名古屋市地域公共交通計画の進捗管理につきまして、ご承認いただくということでよろしいでしょうか。

・ご意見が無いようですので、承認した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・ ・資料に基づき説明

モビリティ

都市推進課

小林委員 ・表の見方について教えていただきたいです。6ページですが、ODの割合の中で、
(代理：徳田氏) 学区内と河合小橋の停留所間の移動が1.0%とあります。これは学区内から河合小橋の停留所へのODの割合が1%しかなかったと受けとめていたのですが、左

側の説明のところを見ると、幹と枝に関する移動が全体の54.5%とあります。ここに河合小橋の停留所が出てくるのですが、どんなポテンシャルがあるとか、どんな使われ方をしたと読み取ればいいのか教えていただきたいと思います。

交通企画・モビリティ都市推進課 ・河合小橋の停留所には、市バスの停留所がございまして、この西福田学区には東西に、東海通が通っております。そこで、幹神宮1系統、東海12系統、また高畑行のバス等、5系統程度が運行しておりますが、それらの系統がすべて、一旦この河合小橋に入ってくるため、バスの集約的な場所ということで、幹と位置付けております。

小林委員（代理：徳田氏） ・私の認識が違っているかもしれませんが、今のご説明の通り、河合小橋はかなり市バスの路線が充実しており、日中では1時間に1本ぐらいなのかもしれませんが、各系統としては、束ねると結構あるということです。そのため、学区の中から移動したい方を河合小橋へ輸送すれば、名古屋市内、中心部等に市バスに乗って行ける、そんな使われ方かなと思ったのですが、1.0%というのがよくわかりません。今私が思ったような使われ方をしていれば、河合小橋までのODがもっと増えると思うのですが、これはODとして1.0%しかなかったと受けとめてよろしいですか。

交通企画・モビリティ都市推進課 ・はい。おっしゃる通りでございます

松本会長 ・河合小橋の停留所からバスに乗り継いで様々なところへ行っていただこうと思っていましたが、現実にはそんな移動が少なかったということですね。

世良委員 ・令和7年度の実証実験の成果を用いて、今後は西福田学区について、あるいはモデルとして交通支援制度を検討していくということですが、最後の8ページの決算における5000万円あまりの支出について、例えば、利用促進アンケート等、あるいはAI・Web予約サイト開発等というのは、恐らく固定費だと思います。一方、運行経費について、今回は一人当たり4721円かかっているということで、これを高いと言うのか、安いと言うのかという判断は重要だと思います。今後の展開にあたって、どこまで運賃収入を増やせば良いのか、どれだけ利用者増があれば良いのか。この実証実験の成果として、どのような見通しが得られたのか。その判断について知りたいのですが、いかがでしょうか。

交通企画・モビリティ都市推進課 ・まず、これは交通支援制度を検討していくために行ったものですが、交通支援制度については、他の政令市でもある程度設けられているものです。

・先ほど、目標利用者数を35人／日と申し上げましたが、仮に目標利用者数35名の方が割引ではなく通常運賃の300円を支払った場合、収入を経費で割った収支率については、概算では10%を少し超えるほどとなります。

・他都市の交通支援制度では、一定の目標収支率を設けており、その目標収支率が

満たされない場合は、運行を再考することが多いです。例えば、その目標収支率が50%という都市もあれば、20%、30%という都市もあります。そのような大都市と比較すると、収支率は少し低いと言えます。

世良委員 ・ 1つの実証実験ですので、これが成功だったか失敗だったかというよりも、名古屋市内に同様な地域は他にもあると思いますので、今後それが適用可能かどうかという判断が大切だと思います。あるいは、1年間で5000万円の投入ということで、他のすべての地域で希望が出てくる、手を挙げてくる可能性も高いと思いますが、その際にこれがまず可能なのか、それこそ5年後10年後と、先を見通した結論や判断材料があると、実証実験の成果報告としていいかなと思いました。

松本会長 ・ 今回は実証ということで、今回のシステムや需要で行うと、こんな収支結果となるということがわかったと思います。

・ 一方、今後も西福田で今回のような需要があるかどうかによっても変わってくるかと思いますが、運用方法によっても変わってくるかと思いますが、今回の主題はあくまで交通支援制度の検討に資するモデルケースとして行ったということで、今後は西福田の結果を用いながら、名古屋市としての支援制度がどうなるか、検討されるものだと思っています。

・ もともと名古屋市としては交通空白地における、少量輸送の導入、あるいは支援制度ということだと思いますが、西福田以外の他の地区にも展開するということで、どれぐらいの地区があるのか、状況把握はされておりますでしょうか。

交通企画・モビリティ都市推進課 ・ 本市の公共交通空白地の定義ですが、地域公共交通計画に掲げております通り、鉄道駅から800メートル、バス停から500メートルでアクセスできない地域であり、市内9区26学区の一部に点在している状況です。このうち、実は住宅がないところや、工場が多くて、住宅があるのは一部であるというところがあることは、把握している状況です。

松本会長 ・ そうすると、機械的に仕切った中では交通空白に該当するが、実はそこに住んでいる人がほとんどいなくて、対応が不要な部分が、26学区の中にあるということでしょうか。

交通企画・モビリティ都市推進課 ・ おっしゃる通りです。住戸がないという地域も、今申し上げた26学区の中に含まれております。空白地の全部について、今後、交通支援制度を展開するにあたりベースとなる事柄ですので、改めて実態を把握しまして、何らかの視点によって、整理をしてまいりたいと考えております。

松本会長 ・ 地図上で線を引きながらやらざるを得ないと思いますが、やはり現地を見ていただきながら、本当にそこが空白地、あるいは特に空白で困っていらっしゃるかどうかというような把握が必要になると思います。

・ 空白地に住んでいるのですが、普段から車で移動して、何ら困っていない場合と

か、あるいは自転車ですぐそばに行けるだけということであれば、優先順位として低くなるかもしれませんが、実態をぜひ把握していただいて、その上でどのような形に支援制度を展開していくか、検討いただければと思います。

- ・ちなみに空白地に関しては国の方も、交通空白解消本部を設置しながら、いろんな対応を求められていると思いますが、その空白地に対しての国の考え方、国がどういうふうに取り組んでいるのか、ご紹介いただけますか。

江川委員

- ・令和6年7月に「交通空白」解消本部を立ち上げ、令和7年度から令和9年度までを集中対策期間として、「交通空白」解消に向けて取り組んでおります。
- ・全国の市町村を対象として、令和7年と令和8年に「交通空白」のリストアップ調査を実施しまして、課題を抱えており、かつ、対応が必要な地区を挙げてもらっております。
- ・「交通空白」は、地域の実情によって、もちろん距離的な課題もありつつ時間的な課題もあります。その「交通空白」を解消するために、国は予算や法律等のツールを用意し、自治体皆様の取組をサポートしている状況でございます。

松本会長

- ・そのような国の動きもありますので、名古屋市としても、西福田の実証実験結果を持ちながら、こういった形で支援制度を展開していくかご検討いただければと思います。

加藤副会長

- ・私は前回の会議終了後に乗車しました。そのとき私は近鉄蟹江駅から河合小橋まで行って、そこから市バスで帰ったのですが、会長からもあったように交通支援制度をやっていくために、実証実験を行ったということですが、何の知見が得られたかは明らかになっておりません。
- ・私が気になっているのは、8ページ目のA I ・ W e b 予約サイト開発等の費用1709万円についてです。これは開発なので作ったということですが、西福田の取組みがなくなれば、意味がないものになってしまう。それとも、交通支援制度でデマンド的なものをやるということで、このシステムがベースになって、名古屋市の様々な支援地域において、この予約システムから予約できるということを念頭に置いて開発されたものなのか。そうではなく、ここだけの何ヶ月かの実験でこんなものをやっていたら、もったいないと思いますが、それをどう考えているのかというのがまず1つあります。
- ・交通支援制度というのは、もちろん補助金を出すとかそういうこともあるのでしょう。あるいは、市の職員さん等が地域に行って、アドバイスするとか、いろいろあると思いますが、ここでオンデマンドをやられたということは、システムをここで作って、いろんな地区にも展開するという考えがあるということ、こういうシステムが必要だということだと私は解釈しています。次をやらないと、このシステムは意味がないということになってしまうので、どんな考えか教えてほしいと思います。

- ・ちなみにこれは開発費ということで、維持管理の経費もかかると思いますが、月にいくらぐらいかかるのかについても確認したいです。それから、他の地区でやるとしたら例えば1ヶ所が2ヶ所になると増えるのか、それも大事なところですので、確認したいと思います。1ヶ所2ヶ所毎にそれぞれシステムを作るものであれば、こんなシステムは意味がないとなってしまいますので。
- ・それから利用者平均について、平均ということで多いときと少ないときがあり、そこは注意しなければならないと思いますが、20人弱ということです。通常20人弱であれば、普通に予約もタクシーだけでできると思うので、これは不要だと思います。また、西福田の地区はタクシーがあまりいない地区と言えるのか。これもちゃんと聞いていなかったと思いますが、今回専用車を使われましたが、普通にタクシーがこの辺りのどこかに居れば、そのタクシーが行けばいいだけではないのか、と思うわけです。
- ・例えば、これを19.7人であっても続けていこうとするのであれば、そんな検討もあっていいと思います。前回の協議会は2月17日ということで、もう4ヶ月も経っていますから、そのぐらいのことは考えていないのかと思います。そういうものが無く、交通支援制度はいつできるのかと、私は思っております。
- ・この交通空白について、タクシーを呼んでも30分ぐらいは来ないというのが国の定義です。名古屋の場合は、きっと西福田でもそんな地域には該当しないと思います。バスもあるということですが、名古屋全体から見たら、レベルの低いところなので、これを入れて水準を高めようということと、近鉄蟹江駅は行けないので、行けるようにしようということだったと理解しています。そういった意味では、私は交通空白ではない、不便地域であると思います。
- ・それから地域がしっかりと、かなりいろんなことをやられたということで、運営も素晴らしい体制だったと言えると思いますが、それでこの結果であり、私は西福田の皆さんが落胆しているのではないかと心配しています。
- ・それから今後、他のところでこのスペックだったら全然続けられない、せっかく交通支援制度を作ろうとしていたのに、先がないということになってしまうので、今後どうこれを展開していくかということが、示されないといけないのではと思います。
- ・それが今、ここで示されていないということは、まだ考え中ということだと思いますが、一体いつ示されるのか。実験はチームを組まれています、実験後の整理もこのチームでやるべきことだと思います。当然5000万円を使って実験しているのであれば、その皆さんがちゃんと始末をつけなければならない。僕がデータをもらってやってもいいですが。
- ・本来この人たちがやるべきことは、僕は今この時点であるべきだと思います。レポート提出の締め切りを設けているわけでもないのに、まだいいですが、1年、

2年も放置していたらもったいないですよ。このシステムをせっかく作ったことも合わせて、早く対応が必要じゃないかと思いますが、以上についてどのようなお考えなのかを確認したいです。せっかくこんなにお金を使って、地域も頑張っており、これはどうやったら活かせるか。まさに交通支援制度を膨らませていくために、一体どうしたらいいかということがこの資料から見えない。これはまずいなと思っていますが、ではどういうことが必要なのかということをお聞かせください。

- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・まず、このA I・W e b予約サイト開発等に1 0 0 0万円かけていることについて。西福田専用の、実験が終わったらもう役に立たない、そのような特別なものを開発しようとしたものではありません。私たちが今回、西福田で共創グループを組織した理由の一つとして、名鉄グループさんのC e n t Xを活用できないかという考えがありました。西福田に限らず、今後公共交通空白地において、デマンドやA Iを活用することになったときに、C e n t Xも含めて汎用性のあるようなものにしたいということで、名鉄グループさんや名古屋大学さんと組ませていただき、システムを開発したものです。そのため、投資した部分に関して全く無駄になったとは考えてはおりません。ちなみに、ウェブサイトの維持費は1 0 万円／月ということです。ただ、A Iの維持費については業者から具体的な数字をいただいておりますので、そこまではわかりません。
 - ・それから、平均2 0 人弱という利用であれば、タクシーでもいいのではというご意見をいただきましたが、確かに名古屋市内においては、西福田は若干タクシー配車の密度が薄いかもしれませんが、近鉄蟹江駅には近鉄タクシーさんの拠点がございます。地域の方に聞くと、呼べば1 0 ～1 5 分ぐらいで来てくれるというようなお話もいただいております。
 - ・そのため、公共交通空白地について、名古屋の鉄道・バスにかかる人口カバー率としては9 9 . 2 %ですが、実際にタクシー利用にかかる網をかけたとしたら、全国で問題となっている交通空白とは、意味合いが異なるものになるのではないかと考えております。
 - ・あと、運営体制について、実は先日も共創グループで、地域も交えて議論をしました。地域としては、この2 回の実証実験で非常に高度なサービスを提供してもらったが、それに対して、あまり利用者数は伸びなかったという点を踏まえて、今後いろいろな打ち手を検討したいというお話をいただいたところです。実証実験が終わったから共創グループを即解散するのではなくて、引き続き、この経験を活かして皆で検討していこうということをお聞きし、関係者間で合意しております。
 - ・それから、名古屋市の今後の交通支援制度についてですが、この支援制度を検討するためのモデルとして、西福田学区で2 回実証実験を行いました。その実証実験における考え方として、まず地域主体について、どこまで地域により取り組んでいた

だけなのかを、確認しておきたかったのですが、西福田の皆さんは非常に一生懸命やっていたので、この点はよかったと考えております。

- ・支援制度と言っても、ただ多額の公費を投入するようなものではなく、あくまでも持続可能な公共交通に向けての、特に端末交通に対する支援制度を考えております。我々は、このデマンドに乗っていただいた方のデータや意見が重要だと考えており、今回資料として提出させていただいたところです。一方、乗らなかった大多数の人たちのご意見も、非常に重要だと考えております。現在はそのアンケートについて分析等を進めているところでございます。場合によっては、秋口に追加調査が必要になってくるかもしれませんが、乗った人のデータ、意見だけでなく、乗らなかった大多数の人たちのニーズも把握をしなければ、仮に他の公共交通空白地でも、同じことを繰り返す可能性がありますので、しっかりと検討分析をしていきたいと考えております。
- ・西福田の方たちが落胆しているかということですが、確かにこの2回の実証実験の結果については、なかなか芳しくなかったというのは事実です。しかし、この経験を活かしてこれからどうしたらいいかを考えていき、自主的に何か取り組めることを提案していきたいというお話を先週いただいております。一時は落胆した様子もありましたが、そこから立ち直っている状態であると認識しております。

松本会長 ・A I ・ W e b 予約サイト開発等ですが、もし継続する場合、開発費はなくなって、地域で10万／月、120万円／年になるということですが、A I の活用代は別途かかりますか。

交通企画・モビリティ都市推進課 ・A I の活用代については、今後いくら必要かをいただいてないため、大変申し訳ありませんがこの場ではお答えできません。

松本会長 ・A I が必要かどうかもありますが、20人ぐらいの利用であれば普通のアルゴリズムで対応できると思いますので、多分A I は必要ではない。そうするとその額が減り、1人当たりのコストが下がることも想定されます。

・とはいえ、それにしても1人2000円ぐらいはかかってくるので、そういう意味では空きタクシーの活用も方法としてはあり得るかもしれません。

交通企画・モビリティ都市推進課 ・空白地といっても、その地域のニーズは様々です。そのため、交通支援制度についてはデマンドありきではなく、コミバス、空きタクシー活用等、様々な打ち手があると考えています。ただ、それらの費用については、もともと利用も少ない、客が見込めない地域で走らせるため、何らかの補助を入れないと採算を取ることは難しいだろうと考えておりました。その補助の考え方については、政令市それぞれにおいて様々だということが調査からわかっており、50%でと割り切っているところもあれば、80%、90%というところもあります。これはそれぞれの政令市の考え方が異なることによるものです。

- ・名古屋市内では、空白地と言っても点在していて、のべたらに広がっており、明確な、物理的な境のない地域について、行政がどこまで空白地対策として手当をするのかは、難しい問題であります。その中で、今回の西福田につきましては、非常に手厚いサービスの提供と、高齢者運賃といったディスカウントの取組みも行いました。しかし、収支率は厳しい結果となっております。
- ・これだけのサービスについて、継続することは難しいだろうと、地域の方からもご意見をいただいておりますので、サービスとコストのあり方については引き続き検討していきたいと考えております。

松本会長

- ・いずれにしても、今回得られた知見の取りまとめをしっかりといただきながら、次の支援制度の検討に結びつけてください。
- ・それから空白地の詳細な検討、精査をしていただき、対応すべきところを明らかにして、そして次のステップに進めていただきたいと思います。

◆ S R T「名駅一名城系統の運行」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

- ・二点ございます。一点目は、車いす利用者のS R T試乗会についてです。前は外国製の車両で、今回は日本製の車両で運行するということですが、車いすには電動の大きなものもありますので、前回に引き続き試乗会を行っていただきたいと思います。余裕のある日程でスケジュールを組んでいただき、名古屋市障害者団体連絡会にご連絡いただければと思います。
- ・二点目は、バス停についてです。やさしいと言いますか、わかりやすい表示をお願いしたいと思います。また点字ブロックの設置について、駅の出入口からのアクセスルートも考えていただけたらと思います。

交通事業推進課

- ・今回の名古屋城ルートへの運行開始に向けた試乗会の開催について、またバス停をもう少しわかりやすくというご意見をいただきましたので、それらについて検討したいと考えております。

松本会長

- ・車いす障害をお持ちの方々に向けた試乗会について、余裕を持って設けていただきたいと思いますということでした。
- ・また、停留所のわかりやすさについて、駅の出口、地下鉄の出口、あるいは地下鉄の構内等から、S R Tのバス停位置がわかるような、すなわち面的な案内ということだと思いますが、大変重要だと思いますので、ぜひ心がけていただければと思います。

世良委員

- ・栄系統につきましては前回の会議後、私も乗りました。本数が少なく、バス停間隔が広がったのですが、栄系統については、C-758系統をある程度補完するものだと思います。C-758系統はバス停間隔が非常に短く、しかも本数も多く、すぐに乗れるものと、このS R Tとは全く性格は異なるものの、相互補完できているのであろうという感覚を持ちました。

- ・一方、今回の名城系統につきまして、個人的に危惧するのは、名古屋駅のバスターミナルからメーグルも出ております。そう多くはないというものの、外国人の方も含めて、おそらく名古屋市に來られて、名古屋城に行きたい方々の乗車が見られます。メーグルではメーグルの一日乗車券が発行されているのですが、名古屋城を訪れる利用者にとっては、メーグルとSRTの2つの乗車機会があるということで、利用にあたって少し混乱するのではないかと思います。名古屋駅の乗車場所は全く異なるため、そのトラブルはないにしても、特に帰りの名古屋城から名古屋駅に戻ってくるという場合、競合すると思います。そういう意味では、メーグルの乗車券との相互互換ですとか、ユーザー目線で検討が必要ではないかという気がします。あくまで老婆心といえますか、私自身がそれに該当するわけではありませんが。資料を見ますと、敬老パスは使えるみたいですが、メーグルの乗車券は適用外になると思いますので、その場合のトラブル防止について、少し危惧しました。

交通事業推進課

- ・メーグルについては観光ルートバスということで、名古屋城や文化のみち、産業技術記念館等、観光スポットを巡るという性質のものとなります。
- ・SRTについては、都心の回遊性やにぎわいを高めていくものですが、ご指摘の通り、名古屋駅と名古屋城を結ぶという点で共通する部分もありますので、わかりにくくならないよう、案内の仕方については工夫すべきと思っております。

松本会長

- ・まずは役割分担を整理いただき、利用者の方々が混乱しないような、案内をしっかりとやっていただきたいと思います。それから、ゆくゆくは、共通化みたいなものが検討できるなら進めていただき、利用者に両方を上手に使いこなしていただく。これは難しいことだと思いますが、ぜひご検討いただければと思います。

高橋委員

- ・私からは半分市民、半分名古屋国道事務所の職員として、質問させていただきます。名古屋駅の東側の工事が終わったら、どういうルートにするのか、お考えがあれば教えてほしいと思います。
- ・名古屋国道事務所では今、桜通の歩道整備事業や、錦通についてもどのようにやっていこうかと検討しており、また国道22号について名古屋城に向けて自転車道の整備をしているところです。やはり名古屋市民として見ても、名古屋に来ていただいた方には、名古屋高速が上を通っているところよりは、綺麗な道路を見ていただきたいという思いがあります。今回、柳橋、名古屋城エリアということで、こんなまちもあったのかというコンセプトの中でこのルートを引いたということはわかります。しかし、やはり名古屋と言えば錦通だとか、桜通、広小路通というところを、市民としては見ていただきたいと思っております。今回のルートの引き方のコンセプトや考え方を明確に、こういう魅力的な名古屋を見てほしいというところを発信していただきたいと、道路管理者としても思いますし、名古屋市民としても思うことを、希望としてお伝えさせていただきます。

交通事業推進課

- ・栄ルートについては、今いただいたような話もあり、ぜひ名古屋の中心である広小

路通を走らせたいという思いからこのようなルート構成をしております。

- ・一方で名古屋城ルートについては、この通りを走らせたいというねらいが、広小路通ほど明確にないということは、確かにご指摘の通りですが、柳橋エリアや那古野エリア、ここには魅力的なスポットがありますので、ぜひここは通していきたいという考えであります。それに加え、連節バスの車両が実際に走行できる道路、交差点等を鑑みて、総合的に判断をしたのが、現在の運行開始当初ルートとなっております。
- ・名古屋駅の東側の方については、名古屋の重要なスポットを通っていきたいという思いがあり、最終的には東側も通っていききたいと考えております。
- ・新たなルートの見直しの際には、今いただいたような、見せたい通りも意識しながら考えていくことになると思っております。

原田委員

(代理：小田氏)

- ・C-758系統もメーグルの一日乗車券で乗れますが、今後名城ルートが通った際に、乗れる、乗れないという話が出ると思うので、使い分けをするのか、どう対応するのか、気になるところです。また、名城ルートのクレジットカードによる乗車について、栄ルートと同じ500円を上限と設定して、それ以上引かないようにやっていただくということです。私も何度かそれで乗車させていただきまして、非常に便利だなと思います。また、今後はさらに円頓寺や名古屋城も行けるということで、そういう使い方をなさる方が増えると思います。
- ・一方で、メーグルやC-758系統の利用者さんとの兼ね合いを、どのように整理していくかは、何らかの対策を練るか、周知が大切になると思いますので、検討いただければと思います。

交通事業推進課

- ・ご意見いただきました通り、今メーグルについては、一日乗車券を買いとC-758系統も含めて乗れるという設定になっております。
- ・一方でSRTについては、それとは別の形態で進めておりまして、SRTが今回新たな系統が出来ますが、1日500円という設定もあります。その中で、一日中どこから乗っても降りても大丈夫という設定になっておりますが、メーグルの一日乗車券とは独立しております。
- ・そういったものと連携という話になるとシステム改修や、その他の影響も大きいので、なかなかすぐに対処というのは難しいかもしれませんが、ご意見を参考にさせていただきながら、事業を進めていきたいと思っております。

松本会長

- ・現実にはシステム上の制約があり、理想的な形で近づくのは難しいということですが、先ほどの話にもありましたが、持続可能な交通システムを考えた場合に、あるべき姿をぜひ、追い求めていただければと思います。

松本会長

- ・ちなみに、001の車両は、13ページを見ていただきますと、タイヤスパッツがついています。タイヤが隠れていて、デザインにこだわったということですが、002の車両では普通の連節バスになってしまうのですが、いかがでしょうか。

交通事業推進課 ・タイヤスパッツについて、今回も付けられるとよかったのですが、車両の保安基準である車両幅2500mmを超えてしまうため、今回の車両にはつけられなかったという事情があります。前回の車両は輸入車ということもありまして、タイヤスパッツが設けられたのですが、今回はこのようなデザインで考えているところです。

松本会長 ・保安基準があるということで、やむを得ないだろうとは思っておりますが、できる工夫があるなら、ぜひ工夫を凝らしてもらえればと思います。それが無理ならこちらの案で進めていただければと思います。

・先ほど事務局からご紹介ありました通り、栄ルートは今日も走っており、名古屋駅から出発しているということですので、ぜひ機会がありましたら、ご乗車していただければと思います。

◆ その他

愛知県次世代 ・「名古屋市内の自動運転実証について」について、資料に基づき説明

モビリティ産業課

愛知県スタート ・「STATION Aiにおけるe-Paletteの活用について」について、資料に基づき説明

アップ推進課

世良委員 ・自動運転事業について、運行事業者の会社名が全く出てこないの、お聞きしたいと思います。愛知県さんが直轄で運転するとは思えないので、実際にどこかのバス事業者が無償で、白ナンバーで運行されるということだと思っておりますが、利用者の意見として、(公共交通会議の内容としては)安全安心は関係ないと言うものの、乗車されるセーフティードライバーは二種免許を持っているのか。そのようなことが公開されることによって、利用者は安全性をもとに快適性を感じると思いますので、自動運転の運行事業者について、補足をいただければと思います。

愛知県次世代 ・事業者につきましては、8月上旬頃に一般公表ということで予定をしておりますが、

モビリティ産業課

実際のセーフティードライバー様につきましては、県内の旅客運送事業者様にお願いするということで、話を進めているところでございます。

・また、今年度はLv2の運行であり、セーフティードライバーに乗車いただきます。先ほどご指摘いただいた通り、ドライバーが乗車した状態の運行となりますことを補足させていただきます。

交通企画・ ・「緑区交通ガイドマップ」について、資料に基づき説明

モビリティ

都市推進課

橋井委員 ・名古屋市交通局さんのWebページを閲覧すると、私のような視覚障害でもわかりやすいテキストがあるのですが、今回の交通ガイドマップについて、例えば障害者当事者が監修をしたとか、あるいはWeb関係で利用できない人達に対しての音声やテキスト等、そういった対応をされたのか教えてください。

- 交通企画・モビリティ都市推進課
- ・まだ今のところは音声や点字等の対応までは至っておりません。名古屋市内全体では、交通局さんがWeb上等の案内を充実していただいておりますが、ガイドマップについてはまだ実験的に取組みを始めたところですので、今いただいたご意見については今後考えていきたいと思えます。
- 橋井委員
- ・交通等に関して、高齢者とか視覚障害を持つ方にとっては、情報が得にくいということを、まず一番に皆さんに知っていただきたいと思えます。本来は、これを発行する際に併せて出していただきたい。障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法にも明記されていると思えます。行政の方にご理解いただき、資料の作成の際には、そのような方たちにも見ていただけるようにしていただきたいと思えます。
- 松本会長
- ・本来は、このようなものを作る際に、そもそも障害をお持ちの方もアクセスできるような形で作るということで、この交通ガイドマップは、もともと地域の方々が自分たちの周辺の交通状況がわかりにくいという発想から作られたものということです。それは障害をお持ちの方も一緒ですので、そういう方々も使うことを念頭において進めてくださいという要望でした。ぜひお願いしたいと思えます。この紙のままでいいと思えますが、同じような情報を、Web等から得られるようにすると良いと思えます。

以上