

第3回 名古屋市交通問題調査会 第2専門部会 議事概要

日時：令和2年9月2日（水）13:30～15:30

場所：名古屋市役所 西庁舎12階 西12C会議室

議事次第：

1. 開会

2. 議題

(1) 最先端モビリティ都市の実現に向けた基本的な考え方・今後の展開について

(2) その他

3. 閉会

議事概要（議題部分）：

(1) 最先端モビリティ都市の実現に向けた基本的な考え方・今後の展開について

1. 基本的な考え方について

- A委員
- ・ 楽しめる、動きやすいという点は非常に良いが、外側のことが言われている。「人が中心」と考えると、インクルーシブ(すべての人を取り残さない)というキーワードが大事だと思う。
- B委員
- ・ あらためて最先端モビリティ都市とは何か、と考えてみると、モビリティにはいろいろな定義がある。人が中心となる場合、「誰もが外出をあきらめない都市」「誰もが動きやすい都市」が最先端モビリティ都市なのではないか。裏側のテクノロジーが素晴らしいものであっても、それが表立って見える必要はないと思う。
 - ・ 「最先端テクノロジーを使う最先端モビリティ都市」を今まで目指していたと思うが、改めて「最先端モビリティ都市」についてコロナの状況も含めて再定義する必要があると感じた。
- 議長
- ・ 「誰もが」という言葉の使い方は慎重に考えなければならないが、そうした表現を入れることや、「子供からお年寄りまで」という意味が出るような表現を、実現できるかどうかの裏付けも含めて考えていきたい。例えば、地下鉄のバリアフリー1つとっても、エレベーターの位置などの検討を考えると実現は現実的に難しく、このあたりの考えについて、何か意見があれば頂きたい。
- 事務局
- ・ 「誰もが」ということは非常に重要だと思う。昨年度の部会でも意見が出たと思うが、移動したい人が移動できる環境、移動が難しい人も困らない交通環境が重要だと思う。
- A委員
- ・ 資料P.26において、移動格差の解消として資料を掲載しているが、こういった方向性を議論したい。イメージとしてはこの図のような感じではないかと思っていて参考にしてほしい。

- C委員
- ・ これからの時代は、交通移動に制約を抱えている人にとって制約がなくなるような社会が必要だと思っている。記載する文言には検討の余地があるが、人々にとってどのような社会を目指しているか、既に委員の方々がご指摘した内容が重要だと思う。
- B委員
- ・ 「誰もが」という表現であるが、検討段階においては決して「全員」というわけではなく、名古屋市として優先順位をつけて考えた方がよく、そのうえで表現として「誰もが」ということでもよい。冒頭にあったような、コロナで都市部の価値が下がるので都市部にきてもらう、高齢者が免許返納後にも安心して暮らせる、障害者の人の外出頻度の問題の解決、あるいは環境問題の考慮など、名古屋市として何を目標にするのか整理したら良いと思う。
- 議長
- ・ 今の意見は、強弱をつけて、ということだと思う。首尾一貫していないと、基本的な考え方を示していても後ろには何も無い、全然その視点がないのではということにはならないように事務局に検討をお願いしたい。
- D委員
- ・ SDGsの 11-2 に含まれる、女性、子ども、障害者および高齢者という対象者については、「安全・安心」というのは具体的に言うところということで、これをきちんと実現していくために、先端モビリティが使えるということをきちんとやっていくべきである。
 - ・ 「全て(誰もが)」という用語は使いにくいですが、まさに SDGs に書いてあることを進めていくことは必要である。
- 議長
- ・ 誰もが楽しめて、誰もが動きやすい交通を実現するために、先進的技術をどのように活用できるかという点であり、その流れをちゃんとつかんでおかないといけないと思う。そうでないと、上辺だけで終わってしまう。スーパーシティは、技術が先行になっていると個人的には感じる。
 - ・ 今回の交通戦略を社会に向けて発信したときに、名古屋市の方向性に賛同し、協力する企業などが集まれば、ビジネスに繋がると思う。
そのためには、見せ方の工夫も大事だと思う。インクルーシブの概念は重要だが、これを前面に出すと技術の部分が見えなくなる。スーパーシティの話のように、技術を前面に出すと人が見えなくなるので、そのような点には気を付けてほしい。
 - ・ また、P1の「楽しめるまち」について、「まちの情報が十分に提供されている」というのはその通りだと思う。ただし、「空間を効率的に活用している」というのは、移動空間を効率的にすることで、余剰空間を楽しむ、ということが重要であり、空間自体には余裕が求められる。
 - ・ P1には楽しめる状況が描かれておらず殺伐としているので、表現をすこし工夫してほしい。

2. 最先端モビリティ都市の実現に向けた取り組みの戦略的展開

- B委員
- ・ 先進技術に対する受容性が重要だと思うが、そうした項目や、受容性を高めるための先端技術の教育などについては記載があるのか。中心の「人」の部分に含まれているということか。
- 議長
- ・ 今の話は、新しい技術やモードが入ってきたときに人々に受容してもらうこと、そのための使い方の教育が必要ということだと思う。
- 事務局
- ・ 新しいモビリティが、移動手段として社会的に受け入れられるか、理解がされているかが大前提だと思う。行政としても、受容性を高める取り組みをしていきたい。モビリティマネジメントなどで公共交通の転換を図っているが、使う側の市民の使い勝手についても調査や啓発活動をしていきたいと思う。
- 議長
- ・ データの連携については、個人情報保護の問題もある。厚生労働省のアプリCOCOAもそうだが、普及が進まないということもある。データ連携と個人情報保護について、何か意見はあるか。
- A委員
- ・ 連携に関しては、情報管理の規定などの約束を守る企業と連携することになると思う。APIなどについては、公開する「場」をつくるというニュアンスが記載されるとよい。そもそも戦略的な目標に対して、場を作ることが重要であり、データ交換をするような議論をする場合には、API連携をするような場を作ることの方が大事だと考えている。そのようなニュアンスを少しでも良いので入れてほしい。ただ施策を実施することを記載するだけではなく、どのように実施するのか、実施する場をどのように作るかを書いてほしい。
- 事務局
- ・ 取り組みの場についてはまだイメージ図に落とし込めていないので、どのように取り組んでいけるかも確認していきたい。
- A委員
- ・ 事業者が参入してくるのを待つのではなく、どういうデータ交換をするのか興味がある事業者を集めて、勉強会を開く必要があると思う。名古屋市が何をしたら参加しやすいかというヒアリングをしてあげないといけないと思う。そうした、参加できる場を作ること、「それなら参加しよう」という企業が出てくると思う。
- 議長
- ・ 行政が旗振り役、プラットフォームを構築することで、民間の方々も従いやすくなると思う。
- A委員
- ・ 名古屋市は地下鉄、バスも持っているもので、市の役割としては規制緩和的な側面と、データを事業者に提供することであり、そうした取り組みによって事業者が参画しやすくなるということが考えられる。
- D委員
- ・ タイトルに戦略的展開と書いてあるが、戦略が書いていない。戦略的に進めていくことをP2には書く必要がある。
 - ・ また、「場を作る」という発想は大変重要だと思う。都市空間においては、新しい交通や技術を利用する側としての生活者がどのように動くかという場と、供給する側の事業者が活動する場にそれぞれ魅力的なものが求められる。このように利用者と供給者がつながる中で、先進的技術によって豊かな社会をどのように

作っていくかということに、名古屋市が何をできるかを記載する必要がある。

- ・ P2で書かれていることとしては、①は手段である。「新しい」とあるが、新しい必要はなく、多様であればよく、適材適所が求められる。②は空間であり、③がデータということになる。このような手段・空間・データの中で、人が中心となるモデルができるかどうかは疑問である。この3つで必要十分なのかを教えてください。
- B委員
- ・ 交通と空間だけに終始している感がある。データを使うことや、「目的」と連携していく必要がある。冒頭の挨拶にもあったが、都市の使い方や賑わいが変わっていくという話があった。もう少し交通以外の飲食・観光・医療・福祉との連携の模索を考えた方がよい。
- 議長
- ・ 人の部分が詳細に書かれていないので、ここで連携を描くべきだと思う。人が動く目的について示すことが重要である。手段と場があって、データが連携することで目的が新たに生まれてくると良いと思う。ただし、多岐にわたるため交通戦略で示せるかという問題もあるが、他の部署と連携しながら進めてほしい。
- C委員
- ・ 取組①では、個人レベルが楽しめるということが書いてあると思うが、誰がその楽しさを作るのかが見えてこない。担い手が行政のみなのか、個人も役割を果たす必要があるのかという視点もあった方がよい。
 - ・ 市民の参加や市民も役割を担うことを追加した方が、リアリティが生まれるのではないかと感じる。行政だけでは担えないところに対して民間がどのように参入していくか、場を作る必要性という話になっていくと思う。
- D委員
- ・ 移動している人間にとっては、快適であればよい。こうした取り組みを実施していくとときには、関係者がいて技術もある中で、名古屋市としてそれらを上手く活用していく方法を示すことが大事であり、さらに能動的に進める必要がある。地域差もあるので、東京で上手くいったことが名古屋に適用できるわけでもない。名古屋が必要とする交通をどのように実現するのか、そしてそうした取り組みに参加したいと思っている人が参加できるようにすることが求められる。ただし、無秩序に参入させると収拾がつかなくなるので、使い手である市民とも話をしていくことになる。老人クラブという中で、高齢者が交通に何を望んでいるのか、また協力できるのかについて話を伺ってほしい。
- 議長
- ・ まずは個人的な見解でご意見頂ければと思う。
 - ・ 担い手をどうするかということについては、名古屋交通戦略全体のどこかに位置付けるべきである。
 - ・ タイトルの「戦略的展開」というワードに引っ張られているが、ここに書かれているのは取り組みの視点や柱に過ぎないと思う。
 - ・ 手段と場と連携の柱があって、それを戦略的に取り組むことが求められる。従って、タイトルは「取り組みの柱・方針・視点など」にした方が良いと思う。
 - ・ それぞれの取り組みも、①「多様な移動手段の導入」、②「新たな都市空間への

使い方の転換」、③「データ・APIの公開と連携の場の構築」に変えた方がよい。

3. 地域特性に応じた戦略的展開(都心部・地域拠点・駅そば・郊外・観光文化拠点)

- 議長
- ・ タイトルは、「地域特性に応じた先進的技術の活用」ぐらいの方が良いと思う。
 - ・ P4の都心部については、新たな都市空間への使い方への転換として、歩行者が安心して歩ける、オープンカフェやベンチがある、などのイメージが描かれていない。詳細は描けないと思うが、可能な限り表現してほしい。
 - ・ 歩行者優先道路、歩行者道路も図にあった方がよいと思う。
- 事務局
- ・ 交通戦略なので、まずはどう交通を変えるか、今、言及されたところは、使い方の話だと思うが、都心もこれから変わっていく必要もある。コロナの影響で密をさける中でより良い空間にしていく、いろいろな部署との連携が必要だと考えている。
- 議長
- ・ 第1部会で検討している内容よりも少し夢物語に近いとは考えている。あくまでイメージであるが、そのイメージは是非描いてほしい。
- B委員
- ・ ポストコロナの中で、コロナがキーワードになっている。コロナに関しても、何か付け加えることが必要かもしれない。アジア大会や、産業交通機能を目指すのであれば、来た人がどういう移動環境なら名古屋に来やすいのかなどの視点が重要だと思う。現状ではそれが分かりにくい。例えば、アジア大会に関しては、衛生環境への配慮や、感染しない公共交通、密になっていないこと、道路空間など称賛されるポイントが何か整理してほしい。
 - ・ パーソナルモビリティ(PM)の言葉が唐突に思える。名古屋市にとってPMはどこからどこまでの範囲を考えているのか。先ほど話があった、自動車から他の移動手段に移行していないことが前提なのであれば、自動車への言及やタクシーやバス等の既存の公共交通に加え、歩行や、自転車という項目も重要になる。最先端モビリティ都市において、既存の移動手段との関係性をどのようにしていくのかについて記述が欲しい。
- 議長
- ・ 今、委員から頂いた話は3点あった。①アジア大会、コロナに関連して、密を避け安心・安全であることが大事になるのではないかという点、②名古屋市として考えるPMが何か、ということ、③自動車への言及と公共交通などの役割分担を示す必要があるということであった。この3点について名古屋市から回答を頂きたい。
- 事務局
- ・ コロナへの言及は避けられない。アジア大会のように国内外から来街者が来る場合に向けて、名古屋市の安全性や他都市に比した交通の利便性等を打ち出していきたい。
 - ・ PMについては、主に都心部に記載されているが、徒歩と公共交通の間を補完するイメージを持っている。例えばキックボードやシェアサイクルなど個人で回遊性を高めるために徒歩以上の移動距離を手軽に移動できる手段として考えてい

- る。
- B 委員
- ・ 公共交通の事業者にとっては、PMは脅威に映る。あくまで公共交通の補完であることを強調した方がよい。
- 事務局
- ・ 都心では、PMは回遊性を高めるイメージで記載している。一方で、郊外ではラストマイルとして徒歩の補完で使えればと考えている。ゾーンごとにPMの意味合いが違うが、それが今のイメージでは表現しきれていないかもしれない。PMについては、徒歩の補完ができて、移動しやすく、かつ移動したくなるものであることが目標である。
- 議長
- ・ 自動車への言及がない、ということと関連しているが、現在は自転車が公共交通からの転換の代表的なものとなっている。本来は、自動車以外の選択肢が広がることを望ましく、自動車に対して他の選択肢が多く存在するという環境を作りたい。日本は自動車を使いやすく、自動車が使いにくくなるようにイジメていないという課題がある。自動車が使いにくくなれば、他の交通手段が選ばれるようになる。これは根本的な問題であり、どこの都市もこのあたりの解決策を描けていない。「名古屋らしさ」とも合わせて、考えるべき問題だと思うし、都心部だけでも良いと思う。
- 事務局
- ・ 都心部だけでも本来は良いが、高齢者の自動車免許返納問題を考えると、郊外でも自動車からの転換の仕組みを作ることを考えなければならない。バス停から家までの移動でPMを用いることなど、書きにくいかもしれないが、超高齢社会の現状を踏まえると描いておきたい。
- 議長
- ・ 今の技術を使えば、例えば、時間帯によっては、信号制御も可能である。そうすると、歩行者が多い時間帯に車が入れないようにするといったように、ダイナミックに状況に合わせて車の入れるエリアを制御することも可能である。そうしたこともイメージしながら、可能性も含めて記載していただければと思う。
- A 委員
- ・ PMについては、自転車やキックボードのシェアリング等、既にシンガポール・中国など世界中で様々なものが試されている。使い方によっては、まちが汚くなる事例もある。今はデータで、導入したときの動きなどの予測ができる時代になっている。周辺の交通量との関連もふまえ、どのぐらいの数のデポをどこに置けばよいのか、事前に計算する必要がある。
 - ・ 一言で「自動車」といっても、実際には自家用車、タクシー、自動運転車両の3種類ある。今後は、モードが今より多様になり、都心なら、6人ぐらいのバスで回遊するのが使いやすいと思う。東京ではドコモシェアバイクなど自転車だらけになっていて、むしろ危険な状況も生まれている。自転車が多くなるのが都心の状況にあっているかは別問題である。小型のバスのようなイメージも含めてほしいのと、モードの使い分けのイメージがあっても良いと思う。
- 事務局
- ・ データをどのように活用していくか、共有できるかということは重要で、データに

よって必要なモードが分かってくる。信号制御の話も同じだが、どのような行動が現状あるのかということに対して、この 10 年における将来の夢を描く、どのような交通の変化が発生するかということについても、どこまで描けるか引き続き委員の方とも相談していきたい。

- D委員
- ・ 6 人乗りのバス、「ちょいのりシステム」は以前から名古屋の交通計画にあったが実現できていない。6 人乗りに最適な車両開発の問題もあり、新しい車が必要である。デマンドの AI 活用などの技術を使うことで、採算性、運行可能性が高まる。
 - ・ PM については、既存のバスや地下鉄を補完して乗り継いでいくことが可能かどうか焦点である。
 - ・ 新しいものが求められているのではなく、名古屋に足りなかったものが必要であり、「空間の余裕」が重要で、都心が人間中心の空間になる、というストーリーになる。
- 議長
- ・ 中型の輸送システムはこれまで人件費の問題などでビジネスモデルが成立しなかったが、技術を使えば可能になるかもしれない。
 - ・ 古くて新しい、ちょいのりを入れてほしい。
- C委員
- ・ 福祉施設、高齢者施設という言葉に P7 に付け加えてほしい。地域包括ケアを考えると、医療施設だけではなく福祉施設系も必要だと思う。
 - ・ また、広域の観光拠点に関する P14 の図で描かれている、名古屋周辺の距離感が変わってくることについては、今後の戦略にどのような意味をもつのか。距離感の変化については、P16 にも書いていない。この図の配置の意味など説明してほしい。
- 事務局
- ・ 1 点目、福祉施設・高齢者施設については交通の拠点、エリアを説明する上で必要な記載していきたい。
 - ・ 2 点目、P14 の広域的な時間的距離については、皆さんのイメージよりも短い時間で各地に行けることを表しており、名古屋市の周りがある、日帰り可能な都市・エリアを示している。今後のデータ連携などによって今より多くの都市が選択肢に入ってくるのではないかと考えている。P16 では書いていないが、今後名古屋発で想定できる目的地の増加という、範囲や広がりが大きくなるという意味で記載している。
- 議長
- ・ いろいろなところへ行けるというのは、交通拠点という意味になると思う。名古屋が観光文化拠点を示すのであれば、矢印の向きが逆ではないか。
- 事務局
- ・ 来る人、行く人の両方を考えたいと思う。
- 議長
- ・ 行く場合は、交通拠点ということになると思う。名古屋は、一番おもしろくない都市と言われているが、リニア時代には観光文化の拠点になることを宣言しているのだと思う。

- B委員
事務局
- ・ 国際都市として意識していると思うが、どこの国のどの都市を意識しているのか。
 - ・ 海外都市についても、具体的な目標をもって考えていきたい。それを含めて、どのような魅力的な都市にするのかを考えたいと思う。
- 議長
- ・ 都市がもつ個性や歴史文化をもっと伸ばしていくことが重要だと思う。市としての考えもあると思うので、それを検討してほしい。
- A委員
- ・ 調べたところ、「ちよいのりバス」は 2011 年に実証実験を行なっている。40 人レベルでの規模だということだった。
 - ・ 現在、メーグルという名古屋市が行なっている観光事業があるものの、観光文化拠点には描かれていない。メーグルとどのように繋げていくかが大事だと思う。観光を盛り上げるには、連携しないと難しいと思うし、データがどのようになっているのが重要だと思う。民間が入りやすい環境をまさに構築する必要があると思う。
- D委員
- ・ 本来、ちよいのりシステムはバスとタクシーの間ぐらいの規模を考えていたが、名古屋市の実証実験ではバスになってしまった。
 - ・ メーグルは観光文化交流局から交通局への委託なので、交通政策としては入っていないと思われる。メーグルのような観光専用路線だけではなく、JR や名鉄など色々含め観光に使えらると思っているが、実際にそうした他社の停留所などが使えるのかといった課題もある。
 - ・ P14 の図については、実は近場が書いていない。近場でも豊明・長久手・蟹江・東郷など鉄道がなく時間がかかるような場所が多くある。そのような近場は、この図に入れると品川や新大阪よりも遠くなってしまふ。名古屋に通勤するという中では、今後どれだけ名古屋が頑張ると、そうした時間のかかる近場に住む人の移動がしやすくなるのかという視点が抜けているので追加してほしい。
- 事務局
- ・ メーグルの視点が抜けていたが、これから導入される SRT との兼ね合いなども含めて書き込み方を検討したい。
 - ・ 名古屋周辺の視点についても、分かりやすくイメージ化していきたい。
- 議長
- ・ タイトルは、「広域の交通拠点」にした方が良いと思う。MaaS や新しく導入される技術によって、移動にかかる費用や時間が短くなるということが重要だと思う。

4. 最先端モビリティ都市の実現に向けた地域別施策展開

- D委員
- ・ P17 の図は、全てが 2026 年までに実現すると述べているだけで、メリハリがなく改善した方が良いと思う。
 - ・ 縦に並べている地域別についても、地域と施策が 1 対 1 対応で良いのかについて、実は検証できていないと思う。第 1 専門部会ではシーンを検討しており、移動の目的に着目していた。地域の分け方については、施策と 1 対 1 対応で良いのか検討する必要がある。
- 議長
- ・ 必要かどうかも含めて検討してほしい。

- B 委員 ・ 「自動運転」というのは、様々な技術の総称に過ぎない。どのような自動運転を実現するのかにあたっては、もう少し表現の仕方を考えた方がよい。
- 議長 ・ 自動運転についてはどこかでしっかりと精査してほしい。
- 事務局 ・ 今後 10 年間で技術が進むことも見据えて、地道に進めていきたいと考えている。

5. 名古屋 MaaS(都市型)デザインイメージ

- 議長 ・ P19 の項目が 7 つで、なぜ P20 のデザインが 6 つなのか。
- 事務局 ・ 2 の「わざわざ出かけたくなる」というのは絵としては描きにくく、1 と 2 を一緒にしている。
- A 委員 ・ タイトルが「イメージ」になっているが、イメージとはなにか。行政の記載の部分が何を示すのかを教えてください。名古屋市がここに書かれていることをやることへの決意なのか、そうでなければ、書き方が違うのではないかと思う。
- 事務局 ・ MaaS のプラットフォームの構築を行政が行なうことは想定していない。関連部署の合意形成、MaaS の実用化に向けた支援をしたいという意味で書いてある。
- A 委員 ・ それでは名古屋市としては、MaaS の実現に向けた環境整備をするということではないのか。どこがドライビングフォースかどうかが見えず、誰が中心なのかがわからない。もし名古屋市が中心になるのであれば、ドライビングフォースが見える仕組みや書き方にしてほしい。
- 事務局 ・ 名古屋市としては、MaaS を 1 から作りあげるイメージではなく、民間などで基盤構築が進められていく中で、各交通事業者などと連携して進めていきたいと考えている。他都市で MaaS の実証実験が始まっているが、そうした都市の行政部門とも連携しながら関わり方を探していきたい。
- A 委員 ・ 名古屋市は後追いをすることか。
- 事務局 ・ 愛知県の方で、2022 年に広域 MaaS を構築すると聞いている。名古屋市は、都心を抱えていることから都市型 MaaS の検討を考えていきたいが、まだその話も愛知県とはできていない。市役所の中でさえも話ができていないので、まずはそこから動きたい。どのように構築していけばよいのかがわからないので、図の書き方も検討していきたい。
- A 委員 ・ タイトルと説明に違和感があるし、愛知県の協議会に参加して待っているとしか聞こえない。
- ・ MaaS が解決する話と「内需拡大」や「経済活性化」がつながるのか。MaaS は手軽に使えることが中心だと思うので、説明も概念的な方がシンプルなのではないかと思う。
- 事務局 ・ 移動を簡単にすることを中心に書き方を修正したい
- A 委員 ・ MaaS については、愛知県の推進協議会だけで進めるのは無理があるので、名古屋市で議論する場を作る必要があると思う。

- 事務局
- ・ 愛知県とは話がまだできていないので、名古屋市の庁内で進められる場を設けていきたい。
- 議長
- ・ MaaS が本来目指すものの1つとしては内需拡大や経済活性化もあるので、書き方自体はよいと思うが、このページにおける話題として言及するのか、交通にとどめるのかを考える必要がある。単なる交通の予約や決済の一元化だけでは生き残れず、生き残るためには経済活動に貢献できなければならない。そうした点を考えたときに、行政としてどう関わることができるか、書き方を検討してほしい。
 - ・ 行政は、実際には委員会のようなイメージで、そう考えるとこの P18 の図は実務の流れが書かれていて、実務の流れはできていると思う。
- A委員
- ・ この図は実務の 1 つの方法だとは思う。だが、ソーシャルインパクトボンド(成果連動型民間委託契約)を用いて民間事業者を応募する方法を取れば、行政主導だが民間が頑張るという構図も描くことができる。今のままでは、行政主導を諦めているように思う。PFI(民間資金・経営・技術的能力を公共事業に活用)で行うことも一つのアプローチの方法だと思う。
- B委員
- ・ MaaSを作ることを目的化しない方がよい。純粋にデジタルをうまく活用することを考える方がよいと思う。都市経営を考えると、多様な交通がうまく連携した方がよいという流れがある中で、交通以外のサービスも連携した方がよいという流れになると思う。無理やり MaaS を作るということではない。
 - ・ オーストリアでは、自治体が道路情報・公共交通の情報・時刻表・位置情報などのデータを業務効率の効率化という観点からひとつのプラットフォームを作り公開している。そのようになっていると、将来的に自動運転も走らせやすいと思う。
 - ・ 福岡市では、LINE を使い、移動手段と目的地をくっつけてやっていこうという取り組みもある。MaaS については、利用者の移動に合わせて作っていくことが素直であり、別途 MaaS を作るのでは、使われなと思う。
- 議長
- ・ 少なくともアプリを作ることを目的にせず、あくまで気軽に移動できる環境を構築するための手段であるということだと思う。
- D委員
- ・ MaaSを入れる目的について、多様なモビリティがあると、必然的に MaaS で統合しなければならない。そうでないと、各交通モードがバラバラになり、制御もできなくなる。そのプラットフォームこそが全体を束ねるためにも必要である。
 - ・ 「デザインイメージ」のタイトルについては、それぞれのミッションの遂行ということから、「役割分担」ぐらいで良いと思う。
 - ・ 2-3 枚目(P19-20)についても、アウトカムとして何ができるかが問われる。MaaS のデザインとしては、MaaS が実現するとどのように移動手段が変わるのが重要である。また、敬老パスを利用する高齢者を引き込むことが大事である。
- E委員
- ・ タクシーも敬老パスのチャージで支払うと割引になり、敬老パスがあるから良いになってしまう。高齢者に MaaS の概念は分からないと思う。

- D委員
- ・ 今の施策は、敬老パス、ドニチエコきっぷ、乗換ナビなどすべてバラバラだったが、これらが統合できれば、いろいろお出かけし、楽しむことができると思うし、これからの将来に繋がり、どうやって行けるかということを変えることがデザインだと考える。
 - ・ 名古屋が多様な既存の施策をしているからこそ、MaaS に統合できる部分もある。既存の施策をうまく発展させて、MaaS に統合するというデザインを描いてほしい。
- 議長
- ・ 既に仕組みはあるということ。そもそも、都市型 MaaS とは何かということを見ると、「名古屋の MaaS」にした方が良く、都市型で切り分けることは微妙かもしれない。
 - ・ 取り組みの柱として多様な交通手段が挙げられ、多様な交通手段があると、乗り換え検索が面倒になる。それぞれの事業者やアプリを用いて検索する必要がある。そうした多様な交通手段の検索や支払いをシームレスにするという点では、MaaS が必然になるが、持続可能という観点では、観光や医療などと連携する必要もある。さらに、そういったサービスから出てくるとビッグデータが市の政策などに活かせる。P19 は最終目標ではない。
- A委員
- ・ MaaS に事業者が入ってもらうためには、事業性の確認が必須になる。企業がそれぞれビジネスモデルを調べるだけでもコストがかかるので、名古屋市がビジネスモデルを示すことも大事だと思う。SIB の仕組みを取り入れるなど工夫をするとともに、そうした民間事業者の参入条件をクリアにして、民間投資を入れるための調査が重要になる。
- B委員
- ・ MaaS にはビジネス性が大事である。都市型の MaaS の定義は国交省がまとめているが、公共交通を軸に端末モビリティを増やすことをイメージしている。最先端モビリティ都市を目指す、というのであれば、スマートシティを目指すとも言える。MaaS の取り組みがスマートシティに繋がることから、名古屋 MaaS では周辺都市、他の目的地との連動も意識した方が良いと思う。
- F委員
- ・ 必然性あつての最先端技術という方がよい。P15-P16 でも、想定される効果が先にあり、それに対する最先端技術なのかと思う。
 - ・ PM が脅威であるのは、都心にいると感じる。PM はコントロールされるべき存在なので、シェアリングサービスがよい。違法駐輪が減るなど、シェアリングサービスが前に出ている方がよいと思う。
- 議長
- ・ P15-16 については効果よりも、波及効果あるいはアウトカムとの書き方をした方がよい。
 - ・ PM は、人が優先であることを明確にすることが重要。シェアリングであっても、人に譲らなければいけないことを明示してほしい。

(2) その他

事務局より、今後の予定について報告