

令和5年度第1回 名古屋市地域公共交通協議会 地域公共交通部会 議事概要

日時：令和5年6月21日（水）15:30～17:30

場所：名古屋市役所 西庁舎12階12C会議室

会議次第

1. 開 会

2. 部会長の選任及び臨時委員の指名

3. 議 題

・協議事項

- (1) 尾張旭市営バス停の名古屋市内への設置 資料1-1 資料1-2
- (2) 「山の湊号」新城名古屋藤が丘線の協議運賃 資料2-1 資料2-2
- (3) 新たな観光バスルートの試走 資料3

・報告事項

- (1) 千種 mobi 状況報告 資料4

4. その他

—配布資料—

出席者名簿

配席図

資料1-1 尾張旭市営バス名古屋市内への停留所新設について（協議事項）

資料1-2 関係法令【参考資料】

資料2-1 新城名古屋藤が丘線（高速乗合バス「山の湊号」）の協議運賃化について

資料2-2 新城名古屋藤が丘線 高速乗合バス「山の湊号」について【参考資料】

資料3 新たな観光バスルートの試走

資料4 千種 mobi 状況報告

議事概要：

◆ 部会長の選任及び臨時委員の指名

- 事務局 ・ 名古屋市地域公共交通協議会、地域公共交通部会規程第4条に部会長は、互選により選任するとございます。どなたか部会長のご推薦があれば、ご発言をお願いします。
- 横井委員 ・ 交通分野に精通していらっしゃる、名城大学の松本先生を部会長に推薦いたします。
- 事務局 ・ 他にどなたかご推薦はございますでしょうか。
- ・ ただいま、特定非営利活動法人子ども&まちネットの横井理事から部会長に松本教授をご推薦いただきました。
- ・ 松本教授が部会長にご就任いただくことにつきまして、ご賛同いただけましたら拍手をお願いします。
- 一同 ・ 拍手

【部会長の決定】

- 松本部会長 ・ 臨時委員のご紹介をさせていただきたいと思います。
- ・ 名古屋市地域公共交通協議会地域公共交通部会規程の第三条によりまして、本日は千種mobi 状況報告について、出席者名簿の通り、4名の臨時委員にご出席いただいております。
- ・ 千種区役所地域力推進室の三品様、千石学区区政協力委員の吉田様、名鉄交通第三株式会社の浅野様、千種警察署の福原様でございます。
- ・ 本日は、臨時委員としてよろしくお願いいたします。

◆ 尾張旭市営バス停の名古屋市内への設置

- 事務局 ・ 資料に基づき説明
- 加藤委員 ・ 条例設置で名古屋市に停留所を置くのに、名古屋市議会で議決が必要であるのは分かりますが、この協議会での議決が必要なのはなぜですか。
- ・ この協議会では、尾張旭市営バスが100円で印場駅まで行けることの競合、道路運送法的には協議運賃、100円で走らせることが良いのかを議論すべきではないでしょうか。
- 事務局 ・ 地方自治法に基づき、区域外設置として、それぞれの市議会での議決は必要ですが、それとは切り離して考え、事前の協議の中で、元々近くに名古屋市営バスが走っているものの、路線が大きく重複することがなく、競合しないとなっています。ただ、新しい停留所を設置するということであれば、協議会の協議事項として扱う必要があるという整理の下、議題として挙げさせていただきました。
- 加藤委員 ・ 道路運送法的なところでいったら、運賃が100円で良いのかというのが一番の問題ではないでしょうか。法律には、運賃以外は明記されていません。協議会として、停留所の設置を認めるのは良いですが、法令には、まさに協議運賃のことがあるので、

そこを議論しなくてよいのかと感じました。

- ・それと、大森北が交通空白地であるという話が出ましたが、尾張旭市からではなく、名古屋市としてこういうことだから、ぜひ設置したら良いという感じに資料を出した方が良いと思いました。尾張旭市にそう思っただけののありがたいことですが、名古屋市としても名古屋市営バスが運行できないから、ここにバス停を置きたい、そうすると交通空白地がなくなりありがたいと意見をつけたら分かりやすいと思います。元々は名古屋市民の方が尾張旭市に陳情をしたということなので。

- 橋井委員
- ・歩道幅員のこともあります。バス停を設置する際は、できれば屋根付きでお願いします。
 - ・足の不自由な障害者や高齢者も利用し、病院も近くにあるため、椅子等の設置を希望します。

- 松本部会長
- ・このバス停に限らず、屋根・上屋、ベンチの設置がされると良いというご意見だと思いますが、今回のバス停はどんな感じになりそうですか。

- 尾張旭市
- ・西ルートで、右回り・左回りと走らせており、道路の左右にバス停を設置することになります。北上する側は歩道が整備されていますが、南下する側は歩道がなく、側溝に蓋をして待合スペースを設ける予定をしています。名古屋市道であるため、名古屋市の道路管理者との話し合いが必要ですが、出来るところはなるべく要望に応えられるようにしていきたいと思います。

- 松本部会長
- ・他のあさび一号のバス停の状況はどうですか。

- 尾張旭市
- ・コミュニティバスでかなりバス停の移設が多く、市で上屋やベンチを設置するのが難しい状況です。自治会の善意で置いていただくことはあります。

- 松本部会長
- ・上屋は簡単に動かせるわけではないので、よく分かります。Google のストリートビューを見ると、歩道は2 mもなさそうなので、おそらく上屋の設置は難しそうかなと。ただ、趣旨は障害のある方々も利用できるような環境の構築に努めてくださいということだと思うので、そういう努力をしてもらえれば良いと思います。
 - ・名古屋市民の方々にはどのように周知するのですか。

- 尾張旭市
- ・未定ですが、守山区と協議し、ルートマップを本市で配布するなり、守山区の協力を得るのかは相談させていただきます。

- 松本部会長
- ・或いは、陳情を申し出た自治会長に周知をお願いするということもあるかと思います。その際は名古屋市でどう協力できるかわかりませんが、ぜひ事務局も協力してほしいです。
 - ・特に異論はないようなので、尾張旭市営バス停の名古屋市内への設置についてはご承認いただく、ということでご異議ございませんか。

- 一同
- ・異議なし

【可決】

◆ 「山の湊号」 新城藤が丘線の協議運賃

- 事務局 ・ 資料に基づき説明
- 松本部長 ・ 軽微運賃の場合は協議がいりませんが、地域公共交通計画に位置付けて、協議路線として、名古屋・長久手・新城で承認を得た上で、協議運賃という形で各自治体にも路線を周知し、利用促進にご協力いただくという理解でよろしいですか。
- 新城市 ・ その通りです。
- 松本部長 ・ 藤が丘から新城まで1000円で行けるのは、かなり得だと思います。東の方に住んでいる方々にとってはすごく良いと思います。藤が丘駅はアンテナショップがあり、新城の朝採れた農産物を売っています。
- 新城市 ・ 朝採れたものを昼の便で運んで、午後イチで売る取組をしております。
- 加藤委員 ・ 新城市地域公共交通会議の副会長を務めていることもあり、「山の湊号」については応援しています。
- ・ 高速バスですが、全国的にみても生活路線として使われ地域間幹線系統に認定されることはよくあります。地域間幹線に認定する形で維持していくのは不思議ではないです。観光路線としての位置づけも最近出てきましたが、多いわけではないのもっと増やしていきたいということですが、基本は生活路線で、新城市が全額補助で一方的な片思いでこちらに来ている現状です。名古屋・長久手の皆さんにもぜひ路線の存在を知ってもらい、地域公共交通計画の片隅に書いて、位置づけをして欲しいと思います。そのためにも、協議路線として認定していただくのが良いので、今回提案しました。
- ・ 途中の行先の道の駅「もっくる新城」はインターのすぐそばにあり、東京・大阪・京都を結ぶ高速バスの休憩場所で、乗り降りができます。これから、もっくる新城が奥三河のターミナルとして整備されるように、そこに行ける路線としての位置づけもあります。まだ路線整備が十分ではありませんが、「どうする家康」も今ちょうどいい感じになってきているので、もっと盛り上げていく中でこの路線が重要な役割を果たしているということにご理解いただければと思います。
- 松本部長 ・ 名古屋にとっても悪い話ではなく、非常にありがたいことです。東三河にダイレクトに繋がり、特に東側の市民には良い選択肢になり得ると思います。
- ・ 特にご異論ないので「山の湊号」新城名古屋藤が丘線の協議運賃に関しては、ご承認いただくということでご異議ございませんか。
- 一同 ・ 異議なし

【可決】

◆ 新たな観光バスルートの試走

- 事務局 ・ 資料に基づき説明
- 白木委員 ・ メーグルは名古屋駅発だったと思いますが、今回、金山発にした経緯、車両は今のメーグルと同じなのか、新しい車両を使うのかを教えてください。観光ルートバスなので、できれば先進的なバスを使った方が良いのではと思いますが、このルートになっ

た経緯があれば知りたいです。

観光文化交流局

- ・ 金山は整備が進み、注目している場所であることが選定理由のうちのひとつです。また、所要時間を90分と設定しており、バスの運転手さんは2時間、3時間の運行は難しいので、現行のメーグルと同じ設定にするために検討した結果、金山が最適という結果になりました。
- ・ 車両について、メーグルは現状の運行で車両数に余裕もないため、これを流用するのは難しいですが、できれば交通事業者さんの車両にマスクをして、特別なバスという感じに運行できればと思い調整しています。

多田委員

- ・ 本格運行の際に、どういう実績データをもってこの部会で議論の対象にするのか、しないのかを確認したいです。

事務局

- ・ 協議会で、どういう考え方で協議事項にするのかは整理しましたが、今回は全く新しい路線として恐らく観光文化交流局が委託を出して運行させます。例えば、交通局が運行している既存の市バスの見直しレベルではない新しい路線ということで、今回の21条も協議事項として整理しました。4条の本格運行の際には、実証で得たデータ等を提供いただき、協議事項として議論して皆様の了承をいただく必要があると考えています。

観光文化交流局

- ・ 今回は社会実験というより、データ収集のための試走ということで、直ちに本格運行に向けた検討を進めるスケジュールではございません。今回の収集データは、お客様アンケートや乗車率等の基本的なデータなので、これをもって本格運行という、一足飛びでなかなか難しいと考えております。また、事業を行う上では、既存の交通事業者と事前に十分な擦り合わせを経たのちに提案し、丁寧に進めることが大切だと捉えています。

松本部長

- ・ データを取るのには良いですが、一応、実証なので、実証のための実証ということにならないよう、ある程度見積もって、本格運行の検討に繋がるというのを持っていた方が良いかもしれません。

大野委員

- ・ 協議事項について、既存の公共交通事業者の定例的な路線改正に伴う変更については協議事項として扱わないということですが、仮に民間業者が補填を求めないという自主運行で路線をつくることになったとしても、それについては協議を伴わないということで良いですか。

松本部長

- ・ 私の考えですが、例えば、名鉄バスや交通局が、新しい施設、大規模ショッピングセンター等ができた場合に、今回のジブリパークもそうかもしれませんが、願わくばこんなことを考えています、というご紹介をいただけるとありがたいなと思います。意見交換はさせてもらいたいですが、それについてイエス又はノーという場ではないと思っています。単に意見交換ができれば良いです。協議という意味が、必ずしも承認を伴う協議という位置づけではなく、あくまで意見交換という協議をしたいと考えています。とはいえ、民間事業者なので、当然、経営的な問題もありますし、まだまだ

皆様にお知らせできないということもあり得るので、それは伏せていただくしかない
と理解しています。

- 大野委員 ・ 隠すつもりはありませんが、報告若しくはその他案件としてご紹介させていただく
ということで理解しました。
- 加藤委員 ・ 協議することを強いて、やりたいことができなくなるのは本末転倒だと思います。全
く逆で、協議することで、通常できない路線ができるようになるというのが趣旨です。
手続き的に早くなるとか、特殊な車両を使うとか、色々ありますが、普通の道路運送
法ではできないような運行が、かなりの協議をして地域の皆さんにも周知されたり、
合意形成されるというメリットを活用したいなら協議事項として出すというように
考えて欲しいと思います。否決されたら困るので、怖いですが、ちゃんと大義があっ
て、皆さんに被害があるものではない、良い路線を提案すれば、認めてもらえるとい
う信頼関係の中で協議をします。色々なことにチャレンジする場として考えてもらい
たいと思います。
- 松本部長 ・ この観光ルートは1か月ちょっとですが、情報提供はどうするのでしょうか。例えば、
G T F Sを整備するのでしょうか。
- 観光文化交流局 ・ 夏を目途にパンフレットを作りたいと考えています。市の施設や地元を含めて周知を
お願いしていきたいと思います。
- 松本部長 ・ それは不可欠ですが、外から来る方が検索した時に、こんなルートがあるじゃん、い
いね、となるようなことをされるのですか、という意味です。
- 観光文化交流局 ・ そこは検討が及んでいません。
- 松本部長 ・ 時代が時代なので、すぐやってもらった方が良いと思います。ネットで見えないと、
走っていないことになってしまいます。特に若い子はスマートフォン等で検索するの
で、短い期間でも関係なく、ぜひグーグルやヤフー等、何でも良いのでご検討いた
けると良いと思います。
- 観光文化交流局 ・ 観光コンベンションビューローさんと協力してやり方を考えていきたいと思
います。
- 加藤委員 ・ まだ事業者が決まっていない段階で協議として出てくるとよくわからないのですが、
事業選定はいつですか。
- 観光文化交流局 ・ 今にもやらなければならない状況で、内々では準備しています。契約が済んでいない
ので、この場で正式に発表ができないですが、警察や地元への説明は順次進めていま
す。夏頃の発表に向けて準備を進めている状況です。
- 加藤委員 ・ 今日は21条で協議ということですが、その場合は事業者が特定されていないと協議
の要件としてどうなのか、未定という段階でこういう運行を認めて良いのか、仮定の
状況だと思います。せめて運行事業者の条件は決めていますか。
- 観光文化交流局 ・ 全く新しいルートではあるものの、ゼロから作り上げるのは安全配慮上もかなり課題
が多いため、既存のバス停等を活用しながら運行したいと検討しており、その中で事
業者を決めていくことになると考えています。

- 加藤委員 ・また、情報の話が出ましたが、昨日の今頃、志摩市におり、スペイン村に行きたい人が、バス停の時刻表があるのに皆ケータイを見ていました。バスが1時間に1本しかなく、平日だとコロナの関係もあって本数が減っているため、他の手段がないかと調べているようでした。結局、他の手段はタクシーしかないのですが、タクシーの運賃を調べて、これならタクシー乗ろうとか、45分後のバスを待とうという話をしました。たったの1か月ですが、どういう情報提供をするかは、ネットをうまく活用してほしいと思います。松本先生や私も色々やっているの、言っていただければと思います。
- 松本部会長 ・名古屋に観光で来ていただく方々に公共交通を使ってもらうのは良いことだと思います。
- 一同 ・特に問題なさそうなので、ご承認いただくということでよろしいでしょうか。
- 一同 ・異議なし

【可決】

報告事項

◆ 千種mob i 状況報告

- CM 社 ・資料に基づき説明
- 高柿委員 ・営業区域を千種エリアにした理由と、本サービスのお客さんへの宣伝方法、また、利用者は地元の方が多いか、それ以外の方が多いか、の3点について教えてください。
- (代理:七尾氏)
- CM 社 ・親会社の WILLER グループが2021年に愛知県の千種エリアの自動運転の実証実験を受託しました。実証実験では、自動運転は本当に実用に耐えうるのかという技術検証と、自動運転が実用化された際にどのような活用方法があるかというサービス検証を同時に行いましたが、そのうち、サービス検証について、自動運転が実用化した暁にエリアオンデマンド交通に活用できるのでは、と考え、千種エリアでサービスをスタートしました。
- ・お客様への宣伝方法は、ネット広告と思われるかもしれませんが、それはあまり効果がなく、地道な、例えば、エリア内のイオンさんにブースを設けて、エリアオンデマンドの説明から、アプリのダウンロードや使用方法を説明してご利用いただく、という地に足の着いた方法をとってきました。
- ・利用者は、全員に住所を聞いておりませんが、圧倒的に地元の方が多いです。
- 石屋委員 ・30日間定額制の利用実数と乗合率の感覚値はせいぜい2人程度か、車両1台の理論値で大体15分に1本が最大、という説明でしたが、実際のキャパがどの程度埋まっているのか、最大待ち時間を教えてください。
- CM 社 ・精緻な数字を持ち合わせておらず、次回改めてご報告したいので、実数は控えますが、乗り放題パスは数十名程度の会員がおります。
- ・これも感覚値ですが、乗合率は40%程度、大半は2組のご乗車だと思います。ただし、利用が重なった際は3組・4組も十分あり得ます。

- ・運行のキャパですが、15分に1便というのは、あくまでも机上の計算上の数字で、実際はもう少し運行ができているかな、と感じています。精緻な数字がなく恐縮ですが、次回は可能な限りお示したいと思います。

天野委員

- ・実際に mob i を運行している事業者から見た問題点をお話したいと思います。まず、稼働時間が7時から22時で非常に長いです。2024年の労働基準法の問題を考えたらかなり厳しい状況です。
- ・次に、利用者の退会理由と評価は裏表です。時間についての問題が一番だと思いますが、利用者もある程度安くて、ある程度の利便性がある、それを更に便利にしろというのは無茶な話だと思っています。もっと広いエリアで、利用時間を長く、待ち時間を短く、という要望に応えようとすると、車両を増やす必要もあり、コストがもっとかかってしまいます。見合うサービスでなければ、コストが上がっていくので完全に利益相反で、開示はされていませんが、採算性はまだとれていないと考えています。データを見る限りでは我々の運行料金にもなっていないと思っています。たまたま、浩養園があったから利用が伸びていますが、採算性の改善の面でいけば、利用者には、要求に答えるほどサービスにお金がかかると知ってもらいたいです。今後、名古屋市としても交通網、交通サービスを実施していく上では費用対コストを考えるのは必要だと感じます。
- ・コロナ禍における実証実験、まだ今もコロナ禍であり、若干の乗り減りがある中で大変だと思います。
- ・また、バリアフリーでないことも問題で、バリアフリーは全てタクシー会社が担当していますが、採算を公表しておりません。
- ・ただ、実証実験についてはコロナ等でタイミングが気の毒だとは思いますが、データを自動運転用に収集する目的もあるので、あと1年は延長して良いと思いますが、赤字なので何年持つかわかりません。利用者は名古屋市民で、その利便性に関するものなのに、自治体が一銭もお金を出さないのはどうかと思っています。
- ・利用者も40代が一番多く、本当に高齢者にラストワンマイルの需要があるかも疑問があります。
- ・国交省が見直しをしていますが、乗合は専用車両でそれが終わるとお客さんがおらず、コストがかかります。乗合と貸切の垣根をなくすという流れの中で、タクシー事業者も新しい取組を考えています。普通の交通事業者では考えられないまちおこしである移動という面では大変参考になる取組だと思います。ただし、これだけ努力しても採算が合っていない状況です。
- ・新しい交通網を考える上で、どんな課題・改善点があるかを皆さんの知恵で提案してもらいながら、黒字にして継続していけるような話が出来たら良いと思っています。
- ・逆に、民間主導の取組について行政や周辺の交通事業者と対話ができる場が、これまでありませんでした。名古屋市にも協議会が立ち上がり、対話の場ができたので、役

松本部長

割分担を明確にしつつ、名古屋市の公共交通としての位置づけができれば、行政として何らかの負担もあり得ると思っています。運行事業者から見た課題が多いのは理解できました。まず、こういう場ができたことが第一歩だと思います。

- 多田委員
- ・採算性が極めて重要という説明でしたが、採算性を示す具体的な実績が一切示されていないので、今後どうしていくのかを知りたいと思います。
 - ・また、同じサブスク型の定額乗り放題の採算性について、東京・大阪の地域公共交通会議の中ではどのような議論がされ、情報共有がされているのか、採算性を議論する上で、予約がどれだけあって、どれだけ予約ができなかったのかというマッチング率は大変重要なので適正なマッチング率を示してほしいです。
 - ・あわせて、会員を増やすために法人会員という新しい仕組みも取り入れています、その契約数と負担について、また、どの程度の会員数で採算がとれるのかを議論するのがこの協議会・部会であると認識しています。
 - ・実証実験は3年が限度で、無秩序に実験を延長するものではありません。採算性の実現の可能性があるから、実験の必要があると思いますので、それについても考えを知りたいです。名古屋市が3年目の実証実験を要請するかどうかはこの場での議論を踏まえたものであると思いますので、しっかり議論していきたいです。
- 松本部長
- ・採算性について、他の交通事業者の採算性が全て明かされているということでは決していないと思います。ただし、行政負担を求めるのであれば、それを明らかにしていただき、相応しい負担額を皆さんで協議いただくことになると思います。私個人の考えですが、mobiさんが独立採算を目指すのであれば、必ずしも採算性・経営的な面を明らかにする必要はないと思っています。ただ、要望としてはあったというふうに受け止めて欲しいと思います。
 - ・一方で、不成立率はサービスとして重要なので、可能なら示してほしいと思います。
 - ・また、4条への目途と、どこが法人会員で、無料で千種区民が行くことが出来るのかを教えて欲しいです。
- CM 社
- ・まず、予約不成立の割合について、精緻な数値が手元になく次回お示ししますが、1桁%台と認識しています。これは非常に優秀な数字で、他エリアでは20%、30%に行ってしまう曜日・時間もあります、千種区については1桁%に抑えられました。
 - ・4条への見込みについて、まずは運行を一緒にやっていただくパートナーとして、運行事業者の2社さんからは、厳しいご意見をいただきながら、きちっとした事業にしていくということに関して大変ありがたく思っています。事業採算性については、他地区でも色々言われており、もちろん運行事業者の採算性もあるので全てではありませんが、弊社としてこれぐらいを確保していれば、という事業の見込みをお出しすることは出来ると思います。それでは不十分ということであれば、またこの場で議論いただいて、包み隠さず色々なこととお話ししていきたいです。
 - ・法人契約については、アプリをダウンロードして、利用者がここは無料と分かるよう

な仕組みになっています。法人契約は、浩養園、メガロス千種、今池腎クリニック・ハートフルタウン今池、トヨタレンタカー吹上店の4社としています。

加藤委員

- ・まず、村瀬さん（CM社代表取締役社長）は国の検討会で地域公共交通会議は邪魔だとおっしゃったんです。それは、他の地域で初めから喧嘩をしたり、何かを良くしようとするための会議をやるスタンスでないことが多いからだと思いますが、名古屋市は正しいやり方をしていて、こういう会議もあるんだとお伝えいただきたいです。
- ・このような事業は、どうやったらできるのかがまだわからないので、試行錯誤が必要なのに、そういう議論ができなкやいつまで経っても出来るわけないと、利用者や地域に見放されることになってしまいます。これが、地域公共交通会議の苦境で、名古屋市だと会長や皆さんの理解でこういう会議ができるのだから、しっかり結果を出し、最先端モビリティができる場所というように名古屋を認識してもらいたいと思います。村瀬さんには国の会議で、名古屋はきちんとやっていただけると言って欲しいと思います。
- ・一番知りたいのは「損益分岐点」で、かかる費用に対して何人の方々が月5000円払えば賄えるか、例えば月80万の経費だったら、160人が5000円払えば80万で成り立ちますが、160人会員がいたら、160人を1台でシェアしたときに、しっかりとその人達の需要が賄えるような運行が可能かどうか、乗合率が低かったり、エリアが広いとできないと思います。今の2キロ前後のエリアで、160人いた時に回せるかどうか、これが特に実験の大きなポイント2つです。どういう運行なら160人集まり、その需要が満たせるかがあれば、そこが収支率100%以上でできるところになります。一方で、名古屋市営バスの営業係数は300以上という系統が10数か所あります。利用が非常に少ないとは思いますが、市バスの平均からすると非常に少なく、営業係数300は、100円稼ぐのに300円かかるということなので、収支率は33.3%になります。収支率33.3%の収入に2倍だけ補助をもらい、運行することによって、1時間1本の巡回バスというように、より利便性が高いものができます。運賃も210円なのか、利便性が高いので300円とか、サブスクなら月5000円で収支率が上がるなら、例えば市バスのシステムとしてエリアオンデマンド交通を導入し、運行をタクシー会社をお願いすることも考えられます。更にそこに補助金を入れて運行できるという可能性が出てきます。そういう検討をしていくのなら、公的資金を投入させているものは当たり前にあるのだから、そこに置き換えられるかは個人的に興味があります。
- ・今の千種エリアだと、道が狭くバスが走れないという要因もあって、鶴舞駅自体は便利だけど、そこから東・北の方には行きにくいので、こういう運行は良いと思います。既存バスしかなく、利便性が低いところで置き換えたら非常に便利になる、というところにエリアオンデマンド交通でやれることがあると思っています。だから、行政が全くお金を出さないと決めたらどうしようもないですが、あくまで収支率100%で

なければできないということではなく、補助金を出して維持している部分もあるので、こちらの方が便利だよと示すためにもデータはきちんと出していただきたいと思います。

- CM 社
- ・アバウトな数字ですが、100人の会員で車両1台くらいが大体の損益分岐点になると考えています。
- 加藤委員
- ・現状だとそこまで行かないということですが、大きな要因はそれだけ払ってサービスを十分受けられると思わない、或いは、そういうサービスはいらないと思っているということですか。
- CM 社
- ・我々のお客様に対する訴求、本当に必要としてくださる方へのアプローチが十分でないというのが全ての要因だと考えています。実際、どこへアプローチするのが良いかという話を運行事業者2社とする中で、保育園や幼稚園といったリストをいただき、説明に行くと良い反応をいただきます。地に足ついたと言いながらも、ニーズにあった営業活動が不十分だったため、この半年でやっていきたいと思います。
- 加藤委員
- ・子供の送迎はすごく需要があると思います。あと、お年寄りが使わないというのは迷信で、菰野町ではスマホ予約をすることで、100円安くなるということをやっている、お年寄りのスマホ予約が7割以上になりました。だから、お年寄りなのでできないということは決してないと思いますが、絶対に電話が良いといって残る人はいるので、電話予約の余地は残しておかないと、より広がらないし、最初の入り口は電話予約で入ってから、スマホ予約だともっと安くて便利だよ、と移行してもらえるようにしないといけないです。それを名古屋で既存のシステムより便利で、うまく回って事業者さんに仕事も作っていける、或いは人が足りないなら、少ない人でたくさん人を運ぶことができれば非常に良いことだと思いますので、ぜひ名古屋で実験を続けていただきたいと思います。
- 松本部長
- ・mobiさんの千種区での取組の特徴の一つは、トリップ長が短いということだと思います。これはすごく良くて、トリップ長が長いと空車や回送が増えるので効率が下がってしまいますが、短いトリップでできるだけ多く運べば、損益分岐点が下がる仕組みだと思います。千種区内に限って、短いトリップだけmobiで担うのは役割分担として良いと思う一方で、利用者から外に行きたいという声が出てきますが、それはコストが上がってしまうので応える必要はないと思います。行政と連携して、これは短トリップ用のもので、長いトリップには市バス・地下鉄を使ってくださいと説明をして、手を携えることが出来れば良いと思います。
 - ・個人的には、行政負担を入れるには、社会課題の解決というのをぜひ目指してほしいと思います。今の話でも採算性をとるためにこれをやりましょう、というのは経営的に非常に大事ですが、これを行政の公共交通の中に位置付けるためには、社会課題の解決にも繋がるから、一緒にやっ払いこうというのがお互いウィン・ウィンになるので、採算性ばかり目指して社会課題をほったらかしではなく、高齢者のラストマイル、

免許返納した方も気軽に使えるような仕組みにしてほしいです。色んなところでやっていて、アイデアはあるかと思うのでぜひやってほしいと思います。

- 浅野委員
(代理:吉田氏)
- ・mobi の運行事業者としては始める際に、タクシー業界からはカニバリゼーションがあるのではという心配がありました。全国的にもそのような心配はあり、利用者の伸びを見ると実際に多少のカニバリゼーションは確実にあると思います。ただ、それ以上にこれまで利用しなかった、歩いていた方が mobi を新たに利用することで利便性が増して、生活圏をのばしたということが確実にあると考えています。
 - ・ただ、収益の話になると厳しい所が多いので、CM 社と一緒に頑張って改善に取り組んでいきたいと思っています。
 - ・第 1 部の協議会で交通空白地の話がありましたが、少ない印象があります。駅から 800 m、バス停から 500 m という定義でしたが、それが移動可能距離なのかと考えると実際の交通空白地はもっと多いという実感があるので、その部分に、今後のタクシー利用、或いはデマンド交通の利用をこの場でより広く議論できるようにお願いします。
- 事務局
- ・交通空白地について、駅から 800 m、バス停から 500 m を同心円状で重ねたときに漏れた地域をそう呼んでいます。まずは、交通空白地を何とかしたいと思っていますが、確かに高齢者等の皆さまにとってはこの基準が利用しやすい距離なのかという問題があります。そうすると、結果として交通空白地と呼んでいる部分が広がる可能性があります。それはどうにかしなくてはいけないと思います。行政課題としては、まずは交通空白地ですが、mobi さんの資料や地元の方とのお話で、スマホに対して抵抗がある方がまだ多いので、今後どんどん高齢化していく中で、名古屋市全体としてタクシーを含めた公共交通の利便性を高めるプラスアルファの部分も、この場で議論して計画に落とし込んでいきたいです。
- 松本部長
- ・現実はそのままで歩けないが、まずはということで交通空白地をやるということです。コストがかかるのでご理解いただきたいですが、そこまで歩けない人がいてタクシーを利用いただいているということだと思います。
- 大野委員
- ・公共交通としてのラストマイルは、これまでタクシーが担ってきたことが多いですが、バスとタクシーの間の空白を mobi のようなデマンド交通が埋めるのは将来的に明るいことだと思います。ただ、バス事業者・タクシー事業者との協調が大切なので、地元の方に説明をし、この公共交通会議ができたのでしっかり議論して進めていただきたいと切に願っています。
 - ・また、既に実証実験がはじまって 1 年半が経っています。実際に実証実験は、地方公共団体から要請があった場合に 1 年以上・3 年程度認めるということですが、3 年まで残り 1 年半しかありません。この間にデータを色々出してもらい、実際にこの会議での 4 条への議決はもう少し早くなるということだと思います。我々が賛成してそれが進むことになるので 4 条として認めるということになり、非常に重たい話となります。

が、時間が少なく、バス事業者としては不安に思っています。

松本部長 ・非常に重要なご指摘だと思います。スケジュール感を念頭に入れながら、実際に4条にする場合は、様々な協議・調整が必要になりますので、そのように検討を進めて欲しいと思います。

加藤委員 ・市長会・町村会等の要望を受けて、21条を3年にした経緯があります。私の出席しているところだと、4条だが、1年後に本当に続けて良いのかを議論する方法を取ったことがありました。不安があるなら、そういう方法もあります。法的には、事業をやめさせることはできないですが、補助が前提ならできなくなるし、補助がなくてもその状態で続けられるかは分からないと思います。ここで議論して、法令上は21条は実証実験として使える仕組みですが、4条でも実証実験で、1年間で見直そうと議決して良いです。3年後とか1年半とかは考えなくて良いと思っています。

・例えばフィーダー補助は、3年やるのが前提で、3年ではなく、1年後に見直す場合は補助がでない。その差があると思います。

・地域公共交通会議はある程度権限のある会議で、皆様の納得がないといけませんが、4条で運賃を変えて1年間やってみるというのをやっていたこともあります。

松本部長 ・それは確かに可能だと思いますが、なくすっていうのは地域の方々が利用されているので、個人的には、4条で1年やったけど駄目だったので、何もしないでごめんなさいというのは基本的に許せないかなと考えています。それも含めて今後協議すれば良いと思います。

宮川委員
(代理:本田氏) ・名鉄交通第三さんから、既存事業者との食い合いが多少あるという話でしたが、既存の交通に与える影響の有無が非常に気になるので、分かる資料を今後出して欲しいです。その判断をこの場にかけていただければと思います。ないということであれば、既存交通で救えなかった部分が新たな需要の掘り起こしに繋がっているということで、社会課題の解決にも繋がっているという切り口にもなると思いました。そのような情報を積極的に出してもらえば、より深い議論になるのでお願いします。

多田委員 ・それは非常に難しいデータで、コロナで大変になったケースもあるし、何が原因でというのを分析するのは到底不可能です。それは、行政が一番よくご存じで、今の発言には納得できません。

松本部長 ・コロナのこともあり、既存の、特にタクシー事業者の影響をエビデンスとして出すのが難しいというのはおっしゃる通りですが、悪影響があったか、影響がなかったかを判断できないと、それをもとに議論を進めることが出来なくなるというのはご承知おき頂きたいと思います。影響があるというのを何かでお示しいただけるなら出してください、と考えていただきたいです。

・一方でドライバー不足でタクシーを呼んでも来ないという話をよく聞きますが、サブスクでは少ないドライバーで効率的に回せるので、タクシー事業者にとってもプラスということがあるかもしれないです。そういうことも含めて、定量的でなくて定性的

なことを含めて皆様には議論いただきたいと思います。重要なご指摘だったと思います。

多田委員 ・ 半日の長丁場の会議は少し辛いので何か工夫する余地があれば良いと思います。

松本部会長 ・ 議題が多い場合は2回に分けるのも手ですが、日程調整も大変なのでご理解をいただきつつ、可能なら検討してもらおうと思います。

以上