

令和５年度第３回 名古屋市地域公共交通協議会 議事概要

日時：令和５年９月１２日（火）１３：００～１５：１０

場所：名古屋市役所 西庁舎１１階１１Ｃ会議室

会議次第

- １．開会
- ２．委員紹介
- ３．議題
 - ・報告事項
 - （１）名古屋市地域公共交通計画素案 資料１
 - （２）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における協議事項の報告
資料２
 - （３）その他 資料３～資料５
- 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素案

資料２ 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における協議事項の報告

資料３ ＳＲＴの乗降待合空間の社会実験について

資料４ 熱田神宮周辺エリアにおける周遊交通のイベント実施について

資料５ なごや歴史満喫バスの運行について（新たな観光バスルートの試走）

議事概要：

◆ 名古屋市地域公共交通計画素案 **資料1**

事務局

- ・資料に基づき説明

多田委員

- ・先程タクシーの実態ということでご説明を申し上げました。この趣旨は一体何かということを皆さんで考えていただきたいと思います。

民間が経営する、公共交通、バス、タクシー、鉄道もそうだと思いますが、大変な状況にある中、どのように踏み込むのかというのが今回の素案を見ても、踏み込んだ記載がないと受け止めています。

松本先生、加藤先生がどのように受け止めているのか、ご感想をいただきたいと思っています。

松本会長

- ・タクシーの事業者さんに対する各種補助の実態が明らかになりました。それに対して、公共として、このような事業者さんの努力による補助等々のメニューがあるということはぜひ周知、広報等必要があると思います。
- ・これは簡単に言えることではないのですが、そういう補助を受ける方々が、より利便性高く利用できるような施策があるのであれば、例えば、行政と手を携えてその効果を倍増するようなことができるのであれば検討してもらおうと良いと思います。
- ・現状がわかる中で、一緒にやれることがあるのであれば一緒にやりながら、計画に盛り込めるなら盛り込んでいくと良いのではないかなと思います。
- ・少なくとも、そういった実態があるということをお伝えするということは、市の姿勢としても、書き込んでもいいかなという気はしています。

加藤副会長

- ・説明を改めて聞いて思ったのですが、当たり障りがない内容で、名古屋の交通が良くなるという迫力は感じられない。
- ・迫力が感じられないままでも決して名古屋は悪くないので、少なくともその周辺の都市と比べたら、きちんとしているから良いということかもしれません。しかし、最先端モビリティって掲げているのだから、最先端モビリティの結果として最先端の移動がみんなできる所だと思ってもらえる計画でなければならない。そこその内容のギャップが大きい。
- ・そのために何ができるかを、今後整理していけるようにと思っているのですが、私が先にそういうことを言うと良くないと思っているので、まず皆さんにいろいろ言っただけであればいいなと思っています。その中に、タクシーがどう位置付けられるかという話をしなければいけないと思っていますので、そこは皆さんのご意見を聞いてから申し上げたいと思います。

松本会長

- ・先日、学会でマレーシアのクアラルンプールとシャーアラムに行ってきました。そこで感じたのは、鉄道・バスは充実しているのですが、行きたいところに行こうと思うと、タクシーのような個別輸送を利用していたことです。重要なのは、鉄道・バス・タクシーが上手に連携して使えるという仕組みだと思います。

- ・ラストマイル、ファーストマイル、鉄道やバスとは違う線でのタクシー等の個別輸送が利用できるというところは、しっかりと意識したような計画にしていけないといけない。そういった意味での書き込みというのは不十分だなという気がしています。
- 大槻委員
- ・タクシー業界の厳しさみたいな話がありましたが、他の名古屋ではない地域で色々聞いた内容も含めて、私が経験した話を紹介します。
 - ・名古屋はタクシーがすぐにつかまるという状態が今でも続いているが、地方都市だけでなく県庁所在地とか他の政令指定都市でも、既にタクシーがいらないから2次会に行けない。それから逆に、飲食店側では、タクシーがいないので来てくれないから困っているという実態が起こり始めている。
 - ・例えば、13ページの「地域の実情に応じた移動手段の確保」は、現状を見るだけではなく、少し先の名古屋についてタクシー事業者だけに頼れないような、もっと危機的な状況になるかもしれないという危機感を持って、少し手を入れていただくのがいいのではないのかなと思います。
 - ・また、先進技術の活用の部分については、サンフランシスコでは、完全自動運転のタクシーが始まったように、先進技術等、少しチャレンジングな目標を持たれると良いと思います。
- 事務局
- ・今回初めて名古屋市地域公共交通計画を策定するにあたり、昨年度、「名古屋交通計画2030」を行政計画として策定しました。その中で、最先端モビリティ都市というものを掲げてございます。
 - ・それを踏まえて、名古屋市地域公共交通計画を検討しているところですが、最先端モビリティ都市の目標と施策を整理している中で、掲載している内容とのギャップが大きいのではないかと感じています。
 - ・もう少し、チャレンジングなものを掲げたいところではありますが、検討段階の中で具体を記載することが難しく、ただ、計画を策定するにあたり、皆様から色々ご意見をいただいて、私どもの検討の中で不足しているところについて調査等を行い、検討していかなければならないところが見えてきました。
 - ・今回の計画については、比較的充実していると言われている名古屋の公共交通をどのように維持確保していくかというところを主眼に置き、最先端モビリティ都市に向けたチャレンジングな取り組みについて関係者の皆様と協議しながら、具体化していきたいと考えています。
- 松本会長
- ・それから前半のタクシーが、非常に厳しい状況になりうるというところに関してはいかがですか。
- 事務局
- ・名古屋タクシー協会から具体の数字等を出していただきましたので、非常に理解が深まりました。
 - ・名古屋市に対して福祉、子育て、観光等、毎年タクシー関係の要望をいただいています。基本的な考え方としては、問題点を需要側と供給側、利用者目線と事業者目線に

分けて考える必要があるのではないかと。

- ・私どもは、「持続可能な公共交通ネットワークの維持確保」というところで、まず事業者様に対して、供給側に対して何ができるのかと。具体的には、運転手不足が全国でも顕著であり、名古屋もそうなる可能性が高いのではないかと。
- ・例えば高齢者や障害者の皆様に乗っていただきたい。子育て世帯に利用していただきたい。リニアが開業し、観光客、交流人口が増えた時に、タクシーに乗って色々なところに行っていただきたい。そういった利用者側に対しては、それぞれ所管する局がございまして、例えば、福祉施策の中のバランスも含めて、検討していかなければいけないものだと考えています。
- ・タクシー全体に関しましては、非常に重要な公共交通として考えております。住宅都市局としては、まずは供給側、事業者様と持続可能なところを議論しながら、名古屋市全体として、福祉、観光等についていただいているご要望等踏まえ、他の施策とのバランスもあわせてお応えできるのかは、しっかり検討して参りたいと考えています。

松本会長

- ・具体施策になると、具体になってないと記載できないというところがありますが、大きな方針に関しては、今言われたようなところを反映してもらいたいと思います。

横井委員

- ・全体的な部分についてですが、専門的な言葉が多く、そこへの解説が少なく、市民の方が見た時に何を言っているのかわからないというところがあります。
- ・例えば、「集約連携型都市構造」や「S R T」に関することについて、文字だけ見ると、よくわからないので解説があると良いと思います。
- ・それから、「地域が主体になって」「地域のニーズに応じた」というところがありますが、地域のニーズをどのように吸い上げるか、地域が主体になって実際にどのようにやられるのかというところが具体的にどのように考えられているのか知りたいと思いました。
- ・もう1点、20ページのところですが、名古屋交通計画2030に定められているので仕方ないことなのかもしれませんが、目標の中で、「バスの乗車人員」の数値目標があります。人口減少も勘案しての目標数値なので2025年度が259万人で2028年度は258万人で減っているのはわかりますが、数値目標として見た時に目標の数字が下がっているのでは達成度合としてわかりにくいと感じました。

事務局

- ・計画の素案につきましては、専門的な文言等も含まれてございますので、計画案としては、コラムや用語の解説を含めて、わかりやすい見せ方を工夫させていただきたいと思います。
- ・地域の実情に応じた移動手段の確保について、どのような移動手段が最もふさわしいか。多くの方々に喜んで利用していただけるかということにつきましては、地域の皆様が、実際に考えていただき決めていただくというのが非常に重要なことでは

ないかと考えています。

- ・そうは言っても、地域の皆さんに考えてくださいというような一方的な形になってしまつては、話が進まないで、「地域が主体となって」というところにつきましては、名古屋市が手厚いサポートをして参りたいと考えています。
- ・計画の目標でございますが、2025 年度に比べて、2028 年度のバスの乗車人員合計が減っているというところですが、人口減少等を踏まえ、少しでも影響を少なくするような形で数字等は設定させていただきました。

松本会長

- ・集約連携型など、一般の方々にとってはわかりにくいことは多々あるかと思います。ここに集まりの方々は専門家の方が多いので、何の違和感もなく読めてしまうのですが、一般の方々が読んでもわかるかどうか確認していただき、コラムや欄外注釈等の追記をお願いしたいと思います。
- ・「地域が主体となって」という表現を見ますと、最初に出てくるのは 13 ページ、「地域が主体となって課題解決に取り組む必要があります」ということで、もう少し言葉を補っていただいて、意味が通りやすくしていただきたいです。
- ・「地域が自ら自分ごととして交通問題を捉え、地域住民で話し合いながら」など、具体表記を補うことでわかりやすくなるかと思いますので、そのような工夫をお願いします。

世良委員

- ・タクシーで思い出されるのは私の家族、父親が、病気の時に救急車を呼ぶほどではない時に、タクシーに何度かお世話になったのを思い出します。
- ・今、愛知県内で勤務しておりますが、三重県で勤務していた時は、鳥羽市では、タクシーが居なくて、常駐の営業所も無くなり、伊勢市から来るそうです。観光客の飲み会でもですが、病院の救急車を呼ぶほどではないというような方がなかなかタクシーを使いにくいってということにおいては、やはり社会的な価値というのは非常に高いと思います。
- ・一つ気になるのが、今三重県の例を出しましたが、名古屋市の中でも都市部と周辺部とは配車の状況が違うのではないかと思います。タクシーの営業所が、具体的な場所というより、どのエリアに何台ぐらい実車のタクシーが稼働しているのかというのが目に見えると利用者にとっては、わかりやすいと思います。
- ・名古屋市に通勤していた時に、名古屋駅で名鉄百貨店から近鉄の駅の方へ歩いていった道路がありますが、メルサの下の貫通道路が、タクシー降車場所になることがよくありました。ところが、非常に狭いことから、横断歩道上で降車しており、信号が変わって塞いでしまうようなことがあります。リニアが開通した時に、おそらく乗り場の整備をされると思いますが、タクシー降り場の整備をぜひされると良いと思います。
- ・タクシーの降りる場所がないと結局道路で止まってしまいます。鉄道を利用したい方は、駅まで来る時にどうしても一番近いところで降りたいとなるとすれば、道路

を塞がないようにするためにタクシーを降りる場所をぜひ作って欲しいです。

- ・おそらく名古屋市内でも地域によって、タクシーの配置状況が異なるかと思いますが、どうしても名古屋駅なり、都市部に集中しているというのは、データを見るまでもなく明らかだと思います。
- ・リニアに限らず、新幹線で来た方も、名古屋駅でタクシーに乗るのではなくて、地下鉄に乗って、降りた駅からタクシーに乗れるように、おそらく地下鉄の末端の駅周辺もタクシーは多くありません。
- ・パークアンドライドという言葉がありますが、同様に地下鉄で名古屋駅からどこでもいいですが、中村公園、上小田井等まで行って、そこでタクシーに乗り換えするような、タクシーと乗合の交通機関のより有機的な連携について検討していただくといいのかなと思います。

松本会長

- ・1点目は、配車というか営業所における配車可能な台数、その地域間のアンバランスというのを事務局はどのように捉えているかということです。
- ・2点目は、リニアに限らないですが、乗降場所の整備、或いはどのように乗降場所を位置づけるかというところです。
- ・3点目は、MaaSの話だと思っておりますが、地下鉄等に乗った後にタクシーに乗れるような仕組みの構築ということだと思いますが、では事務局お願いいたします。

事務局

- ・タクシーの市内における配車の状況につきまして、把握はしてないですが、名古屋駅や栄駅、金山駅については、比較的タクシーを見かけますが周辺になるとなかなか難しいという声は聞いているところです。
- ・タクシー事業者さんやタクシードライバーさんの範囲ですので、今回の計画の中では、そこまで触れているというわけではございません。
- ・それから、名駅周辺におけるタクシーの乗降がスムーズにという点ですが、リニア開業に向けて名古屋駅では東側も西側も計画しているところです。そのような点につきまして改善等を図っているところです。
- ・それから、名古屋駅に集中するのではなくて、地下鉄で移動し、そこでタクシーに乗ってと、先程松本会長がおっしゃられたように、MaaSの取り組みだと思います。どうしても名古屋駅でタクシーを待つことが、時間もお金もかかるということであれば利用者の方がバスやタクシー等と比較していただき、どこかの場所に行ってタクシーに乗る等、どのような行き方をすると良いのか、合理的に選択できるツールが私どもとしては非常に望ましく、その実現に向けて取り組んでいかなければならないなというところです。

天野委員

- ・非常に色々な方がタクシーに関心を持っていただいて、誠にありがとうございます。その中で、タクシー事業者が今取り組んでいることを報告していきたいと思います。
- ・タクシーは商業輸送ですから、効率の悪いところにドライバーは行きません。そのために、タクシーがここにいるってことを見える化できる配車アプリでタクシーを呼

んでもらいます。

- ・配車アプリが急速に伸び、名古屋でも無線配車の半数ぐらいが配車アプリによるものです。
- ・利用者について、これまでどういうお客様だったかを見ると、流しのお客様で、タクシーを流してないところで、配車アプリを使ってタクシーを呼ぶということが行われています。ぜひ利用者の方も配車アプリを積極的に活用していただければと思います。
- ・それから、三重県の話がありましたが、実は伊勢でそういう問題があるということについてはかなり前から指摘されていまして、私も実際に行ったことがあります、タクシーが居なくて非常に移動に困ったという経験もあります。
- ・一方で、タクシー業界は何もやってないわけではなく、三重県タクシー協会も特に観光都市のインバウンドを含めたお客様の移動を確実に捉えられるように、少ない人員をいかに活かすかについて、オンデマンドでコミュニティタクシーを動かすべきだということを私は提言します。
- ・乗車定員の多い車を使い、オンデマンドで呼んでいただき、利便性を高めるという形が問題解決に役立つのではないかと考えています。
- ・それから、中部経済連合会の方のご意見についてですが、率直に申し上げまして、今タクシーのDX化で、日本で名古屋地区が私は一番だと思っています。ただし、お客様の利便性にどれだけフィードバックしているかについては、時間が少しいると思います。
- ・例えば、時間より料金の方が高いのはたまらないという人は相乗りタクシー、時間がおかしいという人はお金を払ってもらう形で、利用者の方から利便性についてご意見を色々いただきますけれども、率直に言って、事業者の立場で言うとそれを取り入れれば取り入れるほどコストがかかる。つまり輸送費が高くなるわけです。
- ・輸送費とのバランスで利用者の方にも少し不便を我慢して欲しいと言っているわけではありませんが、そういった点でカバーしきれないところは、例えば利用者の方も少し時間をずらして利用する。今、少子高齢化で日本の経済は、マイナス基調ですから、そういう意味の人的資源の使い方も地域公共交通会議で、広い視点で取り組みをお願いしていただければと思います。

松本会長

- ・確かにタクシーの利用に限らず、公共交通全般とDXというのは非常に相性が良くDXの進展とともに、バス、タクシー等の利用というのは進むと思います。
- ・名古屋市地域公共交通計画における、まさに最先端モビリティというところに当たるかなと思っておりませんが、どのような取り組みができるか、或いはどのような書き込みができるかというのが今後の検討課題と思います。

橋井委員

- ・障害者団体の橋井です。タクシーを利用する立場でお話したいと思います。
- ・名古屋市地域公共交通計画につきまして、事前説明でも色々聞かしていただき、自

分には少しわかりますが、一般の方が読んだら、わかりにくい計画だなという感じで読ませていただいています。

- ・特に最先端モビリティに関しまして、無人運転が少しずつ増えてきているということは知っております。視覚障害者ですので、運転士さんとコミュニケーションが取れないという中では、大変辛いとか、車椅子の無人運転を東京の方では経験したことがあります。やはり、誰かいないと寂しいなという感じとして受け止めています。
- ・タクシーに関してですが、いつも言いますが、24時間365日、玄関から玄関というところでは、タクシー業界の方は、自信を持っていただければいいのかなと思います。
- ・公共交通機関がいくら頑張っても、玄関までは来てくれません。高齢者や障害者の方々は、今も利用されると思います。ただ、多田委員からのお話では年間3億円ぐらいご負担いただいている話を聞くと、心苦しいところが出てきています。
- ・私たちが一番大事にしたいのは、地下鉄等見ていても、バスと地下鉄の連携というのはい多いですが、郊外に行くと、バスが1時間に1本や30分に1本という中で、公共交通機関の中ではタクシーが良いのかな。先ほど、配車アプリの話もありましたが、配車アプリの使いやすさ、今、実際50%使われている事も知っております。
- ・今は、なかなか配車をお願いしても、以前だったら5分もかからないのが、15分ぐらいお待ちくださいとか、そういうことが時々言われますので、配車アプリを使っている人が多いのかなとは思っています。
- ・しかしながら、配車アプリは私たち視覚障害者に対しては音声で対応してくれませんが、その中では、もし音声で使い勝手がよければ私もどこに居ても使いたいなと思います。

松本会長 ・貴重なご指摘ありがとうございます。確かにこのインクルーシブということで誰1人取り残さない交通というのは、まさに今求められている中で、そういった記述が必ずしも十分ではなかったという気はしておりますが、事務局いかがでしょうか。

事務局 ・今、松本会長がおっしゃられたように、その辺りの記述が不足しているというのは感じたところですので、少し書き方等工夫させていただきたいと考えています。

多田委員 ・先程、タクシーの事例をご報告いたしました。一昨日から今日のニュースで、大阪府富田林市で路線バスの廃止。一部廃止でも減便でもありません。完全廃止です。廃業です。

- ・どうしてこういうことが起きてくるのかということ、またそれに対してどうしていくのか。この視点がこの計画にあるのか。となると私は残念ながら言うしかならないと思います。
- ・運転手は減り、需要も減っております。そういう中で、民間にゆだねた公共交通というものは、本当に限界だということです。加藤副会長は、色んな学会でおっしゃっていますが、そこをどうしていくのかという協議をぜひお願いしたいと思います。

事務局 ・多田委員からご指摘のあった通り、今までは交通事業者さんの努力に頼っていたと

いうところがありますが、名古屋市地域公共交通協議会では、交通事業者さんをはじめとする多様な皆様方に委員として参加していただいて意見交換をする中で、課題について解決を図るという場がようやく名古屋市にもできたわけです。

- ・タクシーの話もありましたが、それに限らず、議論し、課題として認識し、行政としてできる限りの対応をさせていただきたいと考えていますので、よろしくお願いいたしますします。

松本会長

- ・そのような具体例は、廃止申し出等に対する姿勢、取り組みを書き込むのはなかなか難しいですが、この協議の場ができたというのがその 1 つに当たるということで、それから情報交換、情報提供いただきながらお互いがどのような状況か知っていくことが大事なことだと思います。
- ・いきなりというのは本当に不幸なことだと思いますので、そういう意味では、名古屋市地域公共交通協議会が立ち上がったのは、良かったと思います。
- ・今後は、そういうものが機能するように、いかに運用していくかということかなと思います。
- ・それから先ほどのバリアフリーの話ですが、アプリ開発に関して、全部バリアフリー対応を交通事業者さんをお願いするのかっていうと、それはある意味、酷なところもあると思います。
- ・そういったところで、例えば、公共が手を携えるとか何かそういう役割分担もあり得るかなという気もしましたので、そのような視点もお持ちいただければと思います。
- ・もちろん、交通事業者さんのご協力も不可欠ということだと思います

野田委員

- ・先程、多田委員からいろんな現状報告を受けまして、バスの事までご発言いただいて、私から発言しなければいけなかったような話ですけれども、あえてご発言いただいたということでありありがとうございます。
- ・現状、公共交通について、名古屋市も運転手が、充足しているわけでも一切ないということはまずご理解いただきたいと思います。人員確保に非常に苦労している中で、乗客人員はコロナ前の 85% しか戻ってきていません。
- ・このような経営環境の中で非常に苦労して、日々の運行をしています。そして、先程の資料になりますが、名古屋市の答申で示されている、500 メートルでバス停があるという、そういった運行経路になっている事も、当たり前のことではないと、本当に経営努力をしながら、こういったものも維持しているというところもご理解いただければと思います。
- ・様々な割引がある中で個人的に思うのは、定期券の学割です。これは本当に企業が負担しているものではないかなと思っています。高齢者はもちろんです。ただ学生、免許をまだ取れない交通弱者の学生の方々に安心して移動していただける手段として学割という制度。こういったところにも公的補助含めると企業の負担というのは、少なくなってきた、様々な施策への投資ができていくのではないかなと思っています

おります。

- ・非常に厳しい状況で公営交通を担っていて、運転手不足は今現在進んでいるというところをご認識いただければと思います。

松本会長

- ・公営交通ということで、そういった各種の割引、或いはいろんな路線の設定等が当たり前と思いがちですが、決してそうではないということです。また、今後必ずしも持続できるとも限らないというお話だったと思います。
- ・確かに、一交通事業ということで考えれば、非常に多くのサービス提供、そして補助制度を持っていると思っていますが、それをこの計画の中にどこまで書き込むかというところですね。
- ・ありのままを書くのか、書いたところで、名古屋市民からしたら我々の税金だろうというようなことを言われるのかもしれませんが、その辺の取り扱いが難しいなと思いますが、事務局いかがでしょうか。

事務局

- ・全体として、持続可能な公共交通ネットワークの維持についてタクシーも含めてというところですが、なかなか個別事業者様の経営についてまで計画に書き込むというところは難しいと思います。
- ・全体のネットワークを維持する中で、事務局として整理した上で、できるだけ前向きな形で計画に記載していきたいと考えています。

松本会長

- ・そういう形で結構かと思います。例えば、各種補助制度というのを、各交通事業者さんがそれぞれの努力でやっていたようなことを、もし触れるのであれば、それはタクシーだけではなく、鉄道、バス、それぞれ事業者ごとというわけではありませんが、モードごとにこんなのが行われているというような表記はあっても良いかもしれません。

加藤副会長

- ・先程、金剛バスの話が出ましたが、皆さんどういいう会社かご存知ないと思います。
- ・地域公共交通会議を拒否され、自治体が地域公共交通会議を開催するから来てくださいと言っても委員の名前すら出していなかった。
- ・そういうことをしているからこのような事態になると感じています。昔のように、商売だけでやっていける時代では全くないということから地域公共交通会議の制度ができたのにそれを拒否されるとしたら、自社の中でできるうちは良いですが、自社の中でできなくなった時に、まさにこの会議の必要性そのものを目の当たりにしたとお考えいただき、一般的に公共交通が危ないからとか浅い見方はしないで、この会議の重要性をご理解いただきたいです。
- ・そういう意味では、他都市では20年近く地域公共交通会議をやっているところがある中、名古屋はとても遅れました。一方で、最初に申し上げたように、名古屋の公共交通のサービスレベルは、近隣市町村に比べて高く、これは大都市であって、公営交通があるからということもあるし、いろんな要因があります。

- ・例えば、駅 800m、バス停から 500m というのは、交通問題調査会の 4 次答申で示された内容で、今まで継続されています。この素案には一切そういうことは書いてなく、現状について、6 ページのところにこういうカバーがされている事実が書いてありますが、カバーされている事実ではなく、カバーしていないといけないという名古屋市の施策としてあるべきではないでしょうか。
- ・施策の結果として、今このようにカバーされているという説明がないです。そこについて堅持するということをこの計画に書かないといけないと言いつつ続けています。
- ・それをここに書かないなら、この 6 ページに書いてあることが当然で既得権だと考えてしまう。例えば、タクシーが 24 時間 365 日来ることについてですが、伊勢市や鳥羽市の公共交通会議の委員としてそれぞれ担当していますが、24 時間 365 日なんて全く実現していません。それどころか、夜になると伊勢市もタクシーが全くいない状態で、それをどうしようか議論しています。本当に 24 時間 365 日ということが当たり前ではなく、みんなで頑張らないとそれができないということ。頑張ってそれをやるかということを示すのが地域公共交通計画だということです。
- ・そうだとした場合、伊勢市については、夜でもタクシーが居るようにすることを計画に書くわけです。つまり、サービス水準として自治体はタクシーがこうあって欲しい。バスはこうあって欲しい。鉄道はこうあって欲しいってことを示さなければならぬ。
- ・20 ページの計画の目標に利用者数があります。6 ページでは空白地域を示し、20 ページでは利用者数を示していて、これでは全く脈絡がないです。
- ・通常の計画ならば、20 ページに、人口カバー率何%というプロセス目標。要するに、本当にやらなければならないことを、つまり名古屋が住みやすい町になるとかそういうことのために、一体何をしなければいけないかという中で、公共交通はこのぐらい走っていなければいけないというのがプロセス目標です。その結果として利用者が増えたというのが成果目標です。それぞれがないといけないと思いますが、実はこのプロセス目標はここにはないことが問題だと思います。
- ・公共交通をどこまで守っていくとか、より便利にしていくとかということの具体的な目標がない状態で、とにかくみんな乗ろうねとか、便利だからどうだろうとか言いながら、これだけ利用者を増やすなんて。先程利用者が下がっているのかどうかという話が出たが、そもそもこの目標は、コロナ前の目標であり、ほぼ達成できないので、本当は見直しが必要です。
- ・今年度、交通局が経営計画の改定作業をしています。経営計画は冷静に考えるとこのぐらいの利用になるだろうということを推計しているので、それが目標になりますが、ここはそうではなくてもっといろんな施策をいろんなプレーヤーが打っていくことで、もっと増やしていかないといけないということを記載しないといけないです。

- ・ もっとこういう施策、これだけやりたいっていうのがここに書いてないから迫力がない。現状のネットワークについて維持、堅持する前提で全部示しているならば、現状維持は絶対すると示すべきです。
- ・ さらに、駅 800m、市バス 500m というのは、高齢化社会を見据えると対応が難しいのでタクシーにもっと頑張ってもらわなければならない。それから、フィーダー交通というのにも必要だということで、目標設定が難しいですが、いろんなことをやっていく必要性を示さないといけません。
- ・ 今の素案には、サービスレベルがほとんど記述されていません。前提条件は、今のサービスレベルを維持することですけど、それさえ明示されていないので、何の計画かわからないです。
- ・ 12 ページの幹、枝、葉に関する階層について、基幹的公共交通は鉄道と基幹バスと、ガイドウェイバスしかないですが本当にそれでいいですか。その検証もここでは行われていません。この検証について、なぜ行わないといけなかつたかというと、名古屋駅、栄駅、金山駅等そういった主要な駅と或いは市内のいろんな地域の相互間の移動をどのくらい早くできるか、もしくは、あまり混雑しないでいけるか等考えるとした時に、基幹的公共交通をどのように充実させるかということが出てくるはずです。
- ・ もっと利便性を高めるとか、速達性を高めるとかそういったことが関係してくるはずです。実は、この計画にはそのように便利にしてもっと公共交通を乗ってくれる人を増やすという目標や施策が明示されていません。
- ・ 地下鉄東山線は減便され、桜通線でも減便の話が出てきたと言っていますが、これはもう経営的にそうなったということですけど、経営的にそうなのはやむを得ないとしても、先程供給側と利用者側とあると言われましたが、利用者にとって不便になるとしたら、利用者数は減ります。利用者が減ったら、この計画は、達成できないです。そうなった時に、一体どうなるかということを考えないといけません。そういうことの部分が、ここには書かれていないというのも問題だと思います。
- ・ 料金についてですけど、地域公共交通会議においては、バスの料金だけ上げ下げできるということですけど、10 月の法改正で、タクシー・鉄道も料金の上げ下げができるようになる。昔から学割とか障害者割引とかいったものは、公共が負担すべきだとずつと言ってきた人間ですけど、そうした時、裏に補助がないとできないです。
- ・ 事業者さんのご好意だけでは不十分であるとか、根本的にメスを入れるとしたら、地域公共交通会議で公共交通のいろんな料金を上げ下げできるようになるっていうのは、国全体でやるより、それぞれの地域でうちの地域を魅力的にするためにこのぐらゐのサービスレベルでこのぐらゐの運賃が良いだろうと考えることができるわけですから、そういう制度として、この会議は使えます。考えてもよいのではないでしようか。

- ・今日、タクシー協会さんの説明がなかったらこの話は必要ないと思いましたが、計画の説明の中で出てきたので、それを言うならば、それだけで終わったら仕方ないので、ここで料金のことも考えることが必要になります。補助との兼ね合いになりますが。
- ・地域の実情に応じた移動手段の確保は、もう 20 年前から名古屋周辺の自治体では行っています。名古屋市は行政がきちんとしていて利用が多かったからやらなくて良かっただけです。
- ・今出てきたのは、フィーダーの部分がバスだけでは不十分であり、それから収支が悪くなってきているからです。利用者を増やすためには、今増えてきている高齢者や障害者の皆さん、バス停や駅まで出てくることが大変な方々にも乗っていただくとした場合、手厚い交通が必要になります。地域に密着していろんな考えをすることで、皆さんに知っていただき、使いやすくするというところもあるということです。
- ・他都市の地域公共交通計画だと、仕組みだけで半分書いてあるところがあります。どういうところが立候補できるのかとか、立候補したら一体どのような支援を市がして、それに対して例えば事業者とか、地域のいろんな団体がどう関わっていくのかとかそういうことが詳しく書かれることがあるので、ここでは書けないとしても、そういうスキームをこれから作っていくことを示さないと具体化していきません。
- ・今後、非常によくわからない何かが出てきて、制御ができないというか、本当はそういうものと、幹、枝をうまく結成していかなければいけないわけです。そういうことを考えた時に、おかしいことにならないような仕組みも必要かなと思います。
- ・最後ですが、データ活用が、ビッグデータと書いてあるのですが、交通事業者さんが所有されている移動データ、走行データは活用しないのかというのがあります。交通事業者さんのオリジナルデータがあるとすれば、出せる、出せないの問題があるにせよ、そういうデータを活用しないとできないこともあります。ここでビッグデータというのは、携帯端末データとかそういうものを見ているのかもしれませんが、それだけだと、何のために IC カードを入れているのか、何のためにバスロケーションシステムを入れているのかということとはわからないとなるので、そういうところも考えなければならないと思います。
- ・骨格は良いですが、中身を考えると迫力がないので、今私が申し上げたようなことを、もっと深く追求して、それから今名古屋が当たり前だと思っていることが、実はとても暗黙の了解なのか何なのかかわかんないですが、地域公共交通計画で改めて明文化して、名古屋ではこういうことをやってきたところでこれからもやり続けるという宣言をきちんとされることが必要です。ただ、それを維持することは、以前に比べて難しくなっています。
- ・この協議会では、金剛バスみたいなことにならないように、こういうシステムを回すという立て付けを考えていけばいいのではないかと思います。

事務局

- ・今まで、名古屋市における交通事業者様の努力等もございまして、非常に充実した恵まれた公共交通環境にあった、その結果として、少しそれに甘えたような形で、ようやく昨年度協議会が立ち上がり、現在皆様のご意見を踏まえながら計画を策定しているところです。
- ・迫力が足りないところにつきましては、反省して、できる限り皆さんがわかりやすく、大事にさせていただける、それに向かってしっかりやっていこうという計画にしていきます。
- ・それから、協議会については、いろいろな立場で公共交通をみんなで守って、良いものにしていきましょうと。そういった、充実した会議にしたいと考えております。
- ・今回は、ネットワークについてしっかり維持していき、それからサービス向上、充実を図ります。そして、名古屋は本当に遅れていますが、地域主体で新しい公共交通システムを導入していきましょうと。そういった新たな取り組みも含めてこれから具体について検討して参りたいと思います。

松本会長

- ・1点目の維持というところで、施策の方向性にはしっかりと公共交通ネットワークの維持を図るとあり、今のカバー率を維持することについて明確に書いてあるのですが、方向性のところまでで、それが施策のところに行くとは抜けている。
- ・それは当たり前だということで、抜けているので、迫力が欠けてくるかと思いますので、あえてそこに記載をするということが必要かと思います。これは明確に、今後も維持すると、何かあっても維持するのだという姿勢の明示ということになりますので、そこが多分重要なところだろうと思います。
- ・それから、運賃は確かに、弾力的な運賃ということで、例えばオフピーク運賃とかも可能になると思っております。非常に魅力的ですがやれる、やれないというのはありますので、記載に関しては、よく検討いただくと良いかと思います。
- ・それから地域の実情に応じた移動手段の確保についてですが、名古屋交通計画 2030 に「地域主体で考えます」という記載があります。さらに、この地域公共交通計画でも同じレベル感での記載ではさすがに物足りないのも、もっとしっかりと枠組みぐらいまで書き込まないと意味がないと思います。
- ・データに関しても名古屋交通計画 2030 に示されている程度の記載では情けないので、交通事業者さんと色々協議しながら、こういった形のデータ提供ができて、こういった形の活用ができるのか、この場で検討して、しっかりと計画に記載してもらうと良いかと思います。
- ・そうすることによって、迫力も多少増すのではないかと思いますので、ぜひよろしくお願いします。
- ・大体時間も参りましたし、この辺でと思っておりますが、これだけというのはありましたらお聞きしますがよろしいでしょうか。では、事務局、たくさんご意見いただきましたので、それに基づいてさらに検討を進めていただければと思います。

事務局

- ・承知いたしました。よろしくお願いします。

◆ 令和5年度第1回名古屋市地域公共交通協議会、地域公共交通部会における
協議事項の報告 **資料2**

松本会長

- ・次第に従って進めて参りたいと思います。続きまして、(2) 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における協議事項の報告ということで、私の方から資料2に基づきまして、6月21日に開催しました部会の内容をご報告させていただきたいと思います。
- ・資料2をご覧ください。部会で協議しました内容はこの3点です。尾張旭市営バス停の名古屋市内への設置、山の湊号の新城名古屋藤が丘線の協議運賃。それから新たな観光バスルートの試走ということになっております。
- ・尾張旭市営バスに関しましては、尾張旭市営バスあさび一号のバス停を名古屋市内に設置するというものでございまして、これは承認されました。
- ・2点目、山の湊号です。名古屋と新城市を結ぶ路線バスということでありますが、これを協議路線とするとともに、その結果、協議運賃としての扱いになったということです。
- ・3点目、新たな観光バスルートということで現在、メーグルが観光バスとして走っておりますが、市南部に関しての観光スポットを周遊するバスがないということで、実証実験として運行するという事です。
- ・これらに関してすべて承認いたしましたので、ご承知おきいただければと思います。この件に関しまして何かございましたら、ご質問お受けいたしたいと思いますがいかがでしょうか。
- ・本日も第1部として協議会、そのあとに地域公共交通部会を開催いたします。前回もご説明申し上げておりますが、規約第8条第2項に基づきまして部会で協議する事項につきましては、部会の議決をもって協議会の議決とみなすことができるとしております。今回、第2部の案件に関しましては、千種区 mobi の運行に関する協議を行うことになっておりますが、部会による議決として取り扱わせていただきたいと思いますと思いますがよろしいでしょうか。
- ・それでは、お手元の次第に従いまして、その他ということで、事務局からご説明いたします。

◆ その他 **資料3**～**資料5**

事務局

- ・資料に基づき説明

松本会長

- ・それではこの間3件に関しましてご質問等ございましたらお願いします。
- ・特に SRT の社会実験、今後の名古屋の新たな軸の形成に繋がる非常に重要な実験という気がしております。皆様方にもぜひ現場に足を運んでいただき、こんな社会実験が行われるということをお伝えいただければと思います。
- ・このなごや歴史満喫バスは期間限定ですが、Google で検索ができるようにしてもら

えたのでしょうか。

事務局 ・観光文化交流局にも改めて確認させていただいたのですが、時刻検索特に Google map 等では実際には検索できない状況になっているといったところで、市の観光の Web サイト等での周知にとどまっていると聞いております。

松本会長 ・今は、Google map で検索できないと、ないのも一緒ですから本当は最優先で取り組んでもらうべき内容だと思っておりますが、いろんな諸事情でできないのはわかります。ぜひ観光文化交流局の方には、こういう新しいバス路線を走らせるときは、GTFS をセットで整備するということを今後徹底するようにお願いできますか。

事務局 ・事務局から観光文化交流局には伝えておきますので、よろしくお願いします。

松本会長 ・ぜひお願いします。愛知県さんでは今度、MaaS の実証実験が始まります。そこでは、色々な情報提供も行われるわけですから、例えば、なごや歴史満喫バスを、愛知県の MaaS の実験に載せてもらうというのも一つの手だと思います。

・あと、CentX さんの方でも宣伝いただけるのであれば、そのようにしていただければいいかなと思います。また、それも名鉄さんの方にご依頼ください。

◆ 4. その他

事務局 ・愛知県さんと加藤副会長から資料の方いただいておりますので、愛知県さんの方から先によろしいでしょうか。

石屋委員 (代理：赤羽氏) ・愛知県都市交通局の赤羽と申します。先程、松本先生の方からも少し触れていただきましたが、愛知県より MaaS の実証実験について情報提供をします。

・お手元にお配りしておりますチラシについてですが、ジブリパークの開園を見据えまして、2021 年度から始めました MaaS の実証実験につきまして、今週の金曜日、15 日から 3 年目の実証実験を開始します。

・一昨年、昨年と同様に、トヨタファイナンシャルサービスさんで my route を活用して実施します。

・実施時期につきましては、ジブリパーク第 2 期エリア開園を挟みました、2023 年 9 月 15 日から 2024 年 2 月 15 日の 5 ヶ月間という期間になります。今年度の実証実験のポイントとしましては、デジタル交通券の拡充、観光施設入場のためのデジタル施設券や、交通券と施設券のセット券の新規販売となります。

・名古屋市や名古屋市交通局様にもご協力をいただきまして、なごや観光ルートバス（メーグル）、名古屋市バス全線 1 日乗車券、メーグルと堀川クルーズ、メーグルと名古屋城入場券のセット券も my route 上で販売できることになりました。

・配布したチラシに QR コードありますので、ぜひ皆様ダウンロードしてご活用いただきますよう、よろしくお願いします。

事務局 ・次回の名古屋市地域公共交通協議会につきましては、11 月ごろ開催予定です。

・詳細等につきましては、決定次第事務局から皆様にご連絡をさせていただきますので、よろしくお願いします。

- ・松本会長、ありがとうございました。皆様方、本日はお忙しい中長時間にわたりまして熱心に議論いただきまして、改めて御礼申し上げます。今後も皆様方のお力添えのほどよろしくお願いします。
- ・これをもちまして、第3回名古屋市地域公共交通協議会第1部を終わらせていただきます。

以上