

令和5年度第2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9月12日（水）15:20～17:30

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
 - ・協議事項
- (1) 千種 mobi の運行に関する協議 資料1
4. その他

—配布資料—

出席者名簿

配席図

資料1 千種 mobi の運行に関する協議（協議事項）

議事概要：

◆ 千種 mobi の運行に関する協議 資料1

Community

- ・資料に基づき説明

Mobility

松本会長

- ・それでは、ただいまのご説明に対しましてご質問、ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

浅野臨時

委員

- ・運行事業者の立場から一言申し上げたいと思います。バスやタクシーの領域とは違うところで新たな交通ネットワークを作成することを模索することについて、積極的に関与していきたいと思います。市民の足を構築していきたいと思っています。
- ・ただ、幾つか改善をお願いしたい点があると思っています。例えば24ページに「事業の継続性」について、法人契約の拡大を図ることになっております。
- ・法人契約の拡大を図ることは大事だと思いますが、一方で、単なる法人輸送であれば、例えば貸切輸送であるとか契約輸送というものの範囲内のできるものであると思います。
- ・本当に市民の足として機能するかどうかを示すためには、法人とともに個人、特に市民の皆さんと来訪者の方をいかに取り込むことができるかというのが、この実証実験の本旨ではないかと思っています。
- ・その中で、前回の会議で mobiさんから損益分岐点の話が出ていまして、個人会員で100名程度であると。ただし、現在の会員数は数十名程度であるというお話があって、加藤先生からもそのお話が続いて並んでいたというふうに拝見しましたが、運行事業者としてちょっと厳しい物の言い方になって恐縮なのですが、目標に達していないということではよろしいのでしょうか。

Community

Mobility

- ・事実として、目標に対して達していないという認識でおります。ただ、開始してからお客様のご利用が約10倍程度増えてまいりました。今まで、実証実験的に色々な形をとっていかうと思っていたものの、なかなかお客様とご利用がついてこないということで、もう少し柔軟だとか、弾力性がある施策をうってこなかったというのが事実であります。我々としても実証実験が持続できるような環境がようやく整ってきたと思っています。
- ・その意味でも、我々としてはもう1年お時間をいただいて、その中できちんと、浅野臨時委員に言われた通り、損益分岐や収支というものがきちんと取れるような形を見据えていくことが極めて重要だと思っています。
- ・その判断を、この時点で言われてしまうとなかなか厳しいことがあるので、もう1年猶予をいただけませんかという話の提案かと思っています。

浅野臨時

委員

- ・目標に達していないことの検証をして、mobiという商品そのものに問題があるのか、あるいは訴求の仕方、PRの仕方に問題があるのか、あるいは両方であればどれくらいの比重なのかということを確認する必要があるのかなと思います。

- ・商品そのものに問題があるのかわからないのかを検証する場合、採算性や乗合率、これまで移動しなかった方が、あるいは違う移動手段で動いていた方が、どれぐらい、このmobiを使ったのかというデータ、商品の存在は知っているが、なぜ使わないのかということ。こういう定性的なデータを、mobiさんが大学に依頼などして、集めていただくことが必要ではないかなと思います。
- ・先ほど運賃について、フレキシブルにという話ですが、一律、1回300円、それからサブスクで5,000円というのが大体パターン化していると思うのですが、例えば、価格感度分析、PSMというのですが、そういうものを使って、幾らで設定するのがいいのか価格政策を行い、収益性を上げるためにもう少し深掘りするべきではないでしょうか。
- ・時間帯についても、7時から22時ですが、これもどのような形が一番収益性が上がるかということ突き詰めていただく必要があるのかなと思います。
- ・訴求に問題がある場合、イオンさんで説明をしているということですが、それだけではなくて、今日ここにお見えになれる、福祉の代表者の方や老人クラブの代表の方、子ども&まちネットさんたちを巻き込ませていただいて一緒にやっていくことが必要ではないかと。
- ・スマホ予約の割合が大半を占めているため、スマホに対するリテラシー、活用する能力を細かく1つ1つやっていくことが、たとえ回り道であっても必要なかなと思います。
- ・可能性のある乗り物であると思いますが、改善すべきところがありますので、そういうところを1つ1つクリアしていただきたいと思います。
- ・収益性を上げる、上げないことは、この部会から申し上げることかどうかというのは分かりませんが、事業継続性という意味では、収益を上げていただくというのはありがたいと思います。
- ・ただし、そこを目的とされると、この公共交通会議の趣旨とは異なってきますので、そこはご注意ください、「持続可能」という意味からの収益性、損益分岐点、あるいは経営分析というのは進めていただければと思います。
- ・2点目の訴求性あるいは周知について、社会課題の解決に結びつくような場合、行政のほうもお手伝いいただいて、例えば地区の回覧板や各地区地区のご協力を得るとするのは、非常に大きなところだと思います。
- ・スマホで予約ができないから高齢の方が少ないということであれば、今、浅野臨時委員からご提案いただいたような、高齢者の方々にスマホでどのように予約すればいいのか、そんな講習会等々を行うことは1つの大きな手だと思います。
- ・それがまさに社会課題の解決につながり、それが見えてくると行政からの支援というのも、いろいろな形で得られやすくなるということではないかなと思います。mobiさん、何かございましたら。

松本会長

- Community
Mobility
- ・浅野臨時委員からご指摘いただいたことをクリアしていかないとこの交通が、千種区でも皆様の交通という形になっていかないという認識を持っております。
 - ・その点につきましては、先ほどいろいろ示唆に富んだアドバイスを頂きましたので、特に「地元の方とも」ということでいうと、地元の取り込み方というのが、通り一遍な商業施設でのキャンペーンとか、そんなことになってしまい過ぎたのかなという気がしております。
 - ・そのあたりはもう少し地元の方の中に入っていく形で、運行を担っていただいている2社様や地域の方々のご協力を得たいと思っておりますので、引き続きご指導をよろしく申し上げます。
- 世良委員
- ・データの解釈でお教えいただきたい点が3つございます。
 - ・1点目は、14ページの乗車場所トップ10、降車場所トップ10の部分について、①、②あたりは、鶴舞駅から浩養園前での乗り降りから上位に来ることは想定できますが、⑨番、⑩番の下の方では、乗車場所と降車場所ですれが出てきます。19ページの利用目的では、⑤番の「通学、学校までの直行」は0であり、乗車ですから0で良いかもしれませんが、⑥番の「通学、次の交通機関までの移動の駅、バス停」、これは帰りだとして1人と。何かデータがかみ合わないところがあります。
 - ・ただ、4ページのデータは2021年12月から23年8月までということで、19ページのほうは4月から6月までということで、時期のずれがありますから季節変動もあると思いますので、この両方のデータがかみ合わないと言えないのかもしれませんが。乗車場所⑩番の「名工大の前」で乗るということについて、住宅が多いわけでも、公園利用者とも思えないので、この⑩番の「名工大の前」が理解しにくいです。
 - ・2点目は、このエリアは、四方を地下鉄の駅もしくはJR千種の駅で囲まれています。具体的には今池駅、千種駅、鶴舞駅とあるのですが、なぜか、吹上駅だけは、乗車場所トップ10、降車場所トップ10には上がってきませんし、16ページでも吹上駅にアプローチしているものではありません。
 - ・なぜ桜通線だけにアプローチがないのか。桜通線のデータは当然あるはずですが、そこへのアプローチが少ないのではないかと。トップ10に上がってこないし、同じように、15ページにも上がってこないのと、このデータの読み方は不思議に思っております。
 - ・3点目は、6ページの運賃関係の資料で、一番右下の支払方法に、「普通運賃」と「乗り放題」、「回数券」とあるのですが、回数券についても記述が見つかりません。何枚で幾らなのか、有効期限どの程度なのか、興味があったところです。
 - ・利用者の動向の把握によって、普通運賃、回数券などの利用者の相違点が見つかると思うので、お分かりいただける範囲で教えていただければと思います。
- Community
Mobility
- ・1点目の、乗降場所とアンケートのずれというところですが、ご指摘のとおり、時期がずれていること、19ページ目のご利用目的のアンケートに関しては、全てのお客

様にご回答いただいているわけではございません。

- ・ご利用されたお客様に月に 1 回、メールでアンケートをお願いしており、その中から任意でご回答いただいているということになります。もしかすると学生さんはなかなかアンケートにご協力いただけないというところもあり、そういったことで、ずれがあるのかもしれませんが、もう少し深掘りしてみたいと思います。
- ・2 点目の、吹上駅に関しましても、少し深掘りして、なぜこのように利用が少ないのかということも分析していきたいと思います。
- ・この場で明確なお答えができなくて恐縮なのですが、次回までの宿題にさせていただければと思います。
- ・3 点目の、回数券に関しましては、単純な記載ミス、記載漏れでございます。現状、回数券として 5 回分が 1,400 円、8 回分が 2,100 円です。こちらに関しましても、引き続き 3 年目も同様にさせていただきたいと思います。

世良委員

- ・学生さんの回答が少ないということですが、学生のほうがモバイル環境には優れている点、SNS の利用傾向があると思いますので、単純に学生の利用が少ないというのは分析が足りないと思います。
- ・悉皆調査やサンプリング調査で、全体の縮図に合うような調査を行っていただければと思います。

松本会長

- ・悉皆調査というのは現実的に不可能ですが、降車では名古屋工業大学が出てきておりませんので、少なくとも名古屋工業大学に通学のために利用するというのは決して多いという状況ではないというのが分かるかと思います。
- ・一方、乗車では使っておりますので、名工大の正門から、どこに行くのか分かりませんが、授業が終わった後にどこかに行くということですから、これは通学ではないということではないでしょうか。
- ・吹上駅は利用者としてもともと多くないため、出てきていないと思います。吹上駅を拾い忘れたというわけではないと思います。なぜ利用が少ないかはわかりませんが、人の動きと関係があるのだと思いますが、生活圏が違うような気もしますが、そのような関係だろうということでもあります。

多田委員

- ・前回の部会の中で愛知県さんから、「最大待ち時間はどのぐらいですか」というご質問に対し、「次回お答えする」というのが前回の回答でございましたが、今回の資料で記載がないこと。
- ・18 ページで乗合率、最大 50%ぐらいというお話ですが、予約ができなかった、利用できなかった件数というのは前回お尋ねさせていただきましたが、これについてはどのようなご見識をお持ちでしょうか。
- ・8 月 25 日の業界紙に、豊島区の地域公共交通会議で議論されたことが記事になっており、その中で、実証実験から本格運行に移行する際の判断基準を 3 つ挙げております。これが名古屋でいいかどうかという問題はありますが、「公共交通としての継

続性」「新しい移動ニーズへの対応」「既存の公共交通との共存」、この3つを挙げているのですが、名古屋ではどのような指標を設け、次の1年間の実証で皆様方はどのようにご判断されるのか。そこが不明確だと思ったところです。

天野委員

- ・20 ページ、「その他回答者の声」ということで、「少しスピードが速くて怖くなりました」「徐々に定着、定到着時刻が遅くなっていき、待ち時間が長くなっていき、待ち疲れました」と。これは需要が上がってくると当たり前のことであり、そこを利用者が理解しているか。そこを含めてアピールする必要があるのではないか。
- ・忙しい時間帯に車を増やすということについて、特定車両をその時間だけというのは、全く採算が合わない。その問題をどうするか。
- ・21 ページ、「ある程度の時間指定をしたい」「便利ではあるが乗り放題の料金が高い」「同乗者をOKにして追加料金のみで対応してほしい」と。利用者側がおっしゃることはそのとおりであります。事業の継続性という観点で、どのように折り合いをつけていくかと。
- ・これはいずれにしても mobi さんが解決していかなければいけない問題だなと思っています。
- ・今ガソリン価格が非常に上がっていますので、今までと同じ運行状況では極めて厳しいということも申し添えておきたいと思います。

松本会長

- ・では、まず多田委員の質問に対してのご回答からお願いします。
- ・最大待ち時間、マッチング率はどうか、それから本格運行に移るときの指標、その3点からお願いします

Community
Mobility

- ・最大待ち時間に関しましては、システムで20分というふうに設定させていただいております。実際どのぐらいか平均しますと、平均的には大体10分程度という状況でございます。
- ・マッチング率に関しまして、逆にマッチングしなかった率をノーオファー率と呼んでいるのですが、そちらが平均すると大体4%から5%ぐらいになっておりますので、95%はマッチしているというような状況でございます。
- ・指標につきましては、エリアごとによって大きく変わるだろうと思います。交通環境やそのエリアにおける事業者数など、一概にそのあたりは測ることはできないと思います。
- ・ただ、我々のほうで作らせていただきました、資料の23ページ目以降のところの実証項目につきましては、何らかの目標を定める必要があると思います。それについては次回以降に、もう少し、より具体的な形でお話しできるようにしたいと思います。

松本会長

- ・天野委員の質問に対するご回答ということで、スピードが速くて怖かった、待ち時間がだんだん長くなってきて、それは増えれば増えるほどそうなるので、そういったものをちゃんとお伝えできているかということ。

- ・それから、増車と言っても簡単にはできない点、利用者の方々からいろいろな声が出てきていますが、それに対してどのように対応するか、いかがでしょうか。
- Community
Mobility
- ・mobiにつきましては、タクシーほどの利便性はないものだと思います。タクシーは、きちんとお客様のご要望のところからご要望のところまで、その分、料金を頂いたサービスだと思っています。
 - ・バスについては、当然、定時定路線で動いておりますので、その間の交通かと思っています。なので、アンケートに出ているとおり、我々が目指す交通を進めていけば当然出てくる答えだと思っています。なので、これをきちんとお客様にご理解を頂くことも極めて重要だと思っています。
 - ・我々のオンデマンド交通は万能ではありませんので、改善しなければいけない内容があることも事実でございますが、このサービスの根本として改善できない、もしくはサービス上、これはこういったものだということをお客様により周知していくことが極めて重要だと思っています。
 - ・その意味で、我々の交通は、あるところから、あるところに一直線に行かずに、お客様を相乗りさせて回るため、その分、料金は安くなります。しかし、その部分のどこまでが許容できるかということは、きちんと料金的なところも含めて考えておかなければならないと思っています。
 - ・そういったことを実証実験するにも、今、お客様のほうにご意見、ご支援を頂いて、利用も増えていきますので、どこまでがサービスの受容性なのかの指標として、待ち時間や料金的なことなどを含めてきちんと図っていく必要があるかと思っています。
- 浅野臨時
委員
- ・mobi さんの商品の特徴は、サブスクということだと思います。鉄道にもバスにもなくて、タクシーにはないわけではないのですが、ほぼ使われていないサブスクで、それを mobi さんは日本全国で展開しています。
 - ・既存の交通ネットワークを壊してはいけませんので、バスとかタクシーの既存の交通ネットワークを壊さないで、違う市場に打って出るという、そのときに、サブスクというのは結構効くと思いますが、それを例えばこう活かしたいとか、こう活かせるのではないかというのはお持ちなのですか。
- Community
Mobility
- ・エリアが極めて狭いということが 1 つのポイントであり、この狭いエリアの中をどのように回遊していくか、移動総量を増やすか、この狭いエリアの中でいかに利用回数を上げていくかということがポイントかと思っています。
 - ・他の地域での例もありますが、名古屋独特の動きがあり、例えば休日の方が平日よりも利用回数が多いという点は名古屋の特徴です。というのも、生活に近い方がご利用になっているのだろうと思っています。その方たちにとってサブスクというのはいかに魅力的になるかということ、もう少し詰めていく必要があるのかなと考えております。

- 浅野臨時委員
- ・地図に関して、南北 1.3km、東西が 2.8km と記載がありますが、合っていないような気がします。いただいた資料では、南北に測った距離がなく、対角線上に測っており、それでも 1.3km と記載があるので、恐らく 2.3km の間違いではないかと思えます。ですから、狭いエリアとおっしゃったのですが、意外と広いということをご認識いただきたいと思えます。
- Community Mobility
- 松本会長
- ・エリアとしては正しいのですが、寸法は間違っている可能性があるということですので、修正いただくとともに、その次の 28 ページには回数券の記載がありませんので、記載していただくとともに、正しい資料を再配布いただけますか。よろしく願いします。
- 多田委員
- ・今後、どのように社会課題に応じていくのか、本来は社会課題が本筋であって、既存の話は、あくまでも、その店舗、商店の、いわゆるお客さんへの利便性の提供でしかない。ではそこに仮に名古屋市さんが社会課題の解決のために何か支援をしようとしたとき、果たしてそれが可能なかどうか。
 - ・行政的に考えたら、私は不可能だと思います。一商店、民間事業者の利便性を上げるために公共が支援をする、こういう建付けはないと思います。そこをどうしていくのかが問われているのではないのでしょうか。企業を増やすということは採算性の上でいいことかもしれません。では、それが社会課題の解決にどのぐらい繋がってくるのかと。ぜひそういう視点を明らかにしていただきたい。
- Community Mobility
- ・社会課題の解決の中には、法人契約を拡大することや公的な、例えば社会福祉協議会、あるいは子育て支援施設などがあるかと思えます。そういったところが、仮に今まで自前で送迎サービスを行っていたところを、mobi に置き換えることによって行政負担が減ったといったところに補助金、何らかのご支援をいただくという可能性もなきにしもあらずかなと思えます。
 - ・一方で、ほかのエリアでは子育て支援施設の前に乗降スポットを置いて、そこに来られるお母様方は mobi が無料で使えます。その運賃に関しましては、市のほうで負担するような取組も始まろうとしておりますので、そういったところを想定しておりました。
- 多田委員
- ・圧倒的に浩養園さんの利便性の向上でしかありませんとなったときに、大丈夫ですかということをご心配しています。
- Community Mobility
- ・その点でいいますと、一企業の利便性のための交通ではないと我々も考えております。そういった意味では、幼稚園、病院など、もっと公共性のあるところとの法人契約ということが急務だと思っており、増やしていく努力を引き続きしたいと思えます。
 - ・一方、この交通をできるだけ維持していくという観点においても、また地域の商店に

お客様が来るということに関していうと、これは地域の活性化ということになりますので、そういった意味では一定の公共性のある効果だと思っています。

- ・そのバランスということ、地域の皆さんに対してどのように貢献できるかということ、もう少し指標として見ていく必要があるという認識を持ちましたので、次回以降、そのあたりについても考えたいと思います。

加藤副会長

- ・今の、浩養園のためならだめというのはどういう論理ですか。ある企業のどこかに行く路線で採算性をとるものは全国に幾らでもあります。
- ・商業交通であり、補助をもらっているわけではない。ここに公的補助を出したらまた別の議論ですが、公的補助を出しているところもある。公的補助も出していないのに、どうしてそんなことを言わなければいけないのかというのがよく分からないです。
- ・たくさんの方に使っていただいたほうがいいとは思いますが、商業交通であったら、全然そんなことを言う必要はない。それが必須だとは思わない。
- ・そのようなことを言うのなら、たくさんの方に乗っていただけると、これは特に役に立つからお願いしますねということはあるのだけれども、それでなかったら、どういう存在意義があるかと言われたら、そういう議論ではないのではないかと思います。

多田委員

- ・採算性という意味で収益をどのように確保するかという意味においては、効果があると理解しております。
- ・仮の話ですが、公共が税金を投じる際の考え方の整理をしないとまずいのではないですかということ指摘したまでです。

加藤副会長

- ・それは税金投入するかどうかの議論のときにすることであり、現在は税金投入を前提としないで、自分たちの採算でやることに努力されている中でのことだから、別にそんなことは今言う必要はないのではないかと思います。

天野委員

- ・継続性に疑義があると、このような議論も出てきますよというだけの話で、そんな、何か意図するようなことで申し上げているわけではない。
- ・社会的課題の解決に向けた事例というのは載っていますが、現実の問題として、社会福祉協議会との連携と言っても、単なる移動ではなく、社会福祉協議会に関連するお客様、利用者というのは、当然障害をお持ちの方、あるいは高齢者の方がほとんどです。そういう意味で、単なる移動ではなくて、バリアフリーにどう対応しているのか、そこが欠けると単なる移動で終わってしまう。
- ・商業輸送はもちろんそうなのですが、移動の質があり、今の取組の中で高齢者が、非常に少ない。これは伝え方の問題もあるのかもしれない。

松本会長

- ・多田委員の先ほどの発言は、万が一、収益が悪くなくて継続するためには行政からの補助が必要となった際に、浩養園ばかり運んでいた場合、問題になりかねませんという問題提起だと思います。ただし、今は必ずしもその議論は必要ないですし、さら

に言うと、収益を上げながら社会的課題を解決していただくというのは、ありだと私も思っています。

- ・今は社会課題解決のために民間のサービスを活用するというのが1つの大きな流れだと思いますので、悪くないと思っている。ただし、バランスは大事であり、説明責任も果たしていただきたいということだと思いますので、その議論はここまでにさせていただきます。
- ・一方で、社会課題の解決という意味ではバリアフリー、確におっしゃられるとおりです。そういった観点というのは非常に重要なのですが、mobiさんとしてどのようなご対応をお考えでしょうか。

Community
Mobility

- ・今運行を担っておられます2社様と今後とも協力しながら一緒に解決を図っていくことをやらせていただければと思っておりますので、改めまして、今運行を担っておられます2社様のほうにお願いしたいと思えます。

松本会長

- ・交通事業者さんの協力を得ながら、車両の配置あるいはドライバーさんの配置等々で対応は可能ですが、何よりも協力が不可欠だと思います。
- ・その協力を得るためには何よりも、何のためのmobiなのかというところの位置づけの明確化も重要だと思っております。
- ・割り切ってしまうと、夕方は浩養園専用、昼間は社会課題の解決ということで、まさにサービスのシェアリングも可能だと思います。それはお互いにとってWin-Winだと思います。そういう形もあり得ると思えますので、ぜひそういう意味で新しい形の交通サービスを組んでいただければと思います。

世良委員

- ・アンケートをされたということで、属性を把握されていると思うので、年齢、性別、あるいは休日か平日かというのは大きな課題になっていますので、属性部分の処理をしていただきたいです。
- ・あくまで利用者の目線と言いますと、税金が投入されているされていないではなくて、許認可をしているわけですから、利用者としては公共交通と同じ扱いだと思います。
- ・買い物に来ている人も利用していることをもっと大きくアピールできると思うので、浩養園だけが名前が挙がっているので変な議論になってしまったような気がします。

松本会長

- ・2点目に関しましては、もちろん、法人という意味では病院もありますしスポーツ施設もあります。ただし、そこは法人契約で法人側がそれなりの費用負担をしておりますので、それは決して間違っていないということで、それ以降に関しては先ほど申したとおりですので、ここまでにしておきます。
- ・1点目、今回300票はありますので、例えば年齢・階層別、あるいは男女別ぐらいまでであれば、確かに信頼性を担保した上での集計は可能だと思いますので、今回は今回で全体を見るということで結構ですので、目的に応じて必要であれば年齢・階

層別等々の分析を進めていただきたいと思います。

- ・今回は、全体のサービスに対して全体の傾向を見るということで、これはこれで意義があったと思いますが、より詳細を見る必要があるときにはさらに層別の分析をお願いします。

勝山委員

- ・いろいろ議論を聞かせてもらって、いろいろな方向に話が進んだと思いますが、事務局さんのほうで、もう少し協議会の回し方として、この話題を mobi さんに説明していただく前に、この協議会でどのような点を皆さんに議論してほしいとか、もう少しディレクションをつけたほうが全体としてもっと有意義な進みになるかなと思いました。

松本会長

- ・今日の論点は、実証実験を延長する。そしてその実証実験の検証項目として先ほど見せていただいた3点、「継続性」「社会課題の解決」「既存交通の連携」を検証する。そしてそのために延長します。
- ・検証方法についてはアンケート、そのほかデータも取って検証しますということで、そこについて皆さんにご議論をいただきたい。
- ・とはいえ、そこに絞ってしまうと、なかなかこういうせつかくの意見交換の場という意味もありますので、多少はいろいろな意見が出てくるのをお許しいただければと思います。
- ・そういう意味で、この実証実験、継続という意味で特にご心配の点があったら、あるいは不足の点があればご指摘いただきたいと思います。いかがでしょうか。

加藤副会長

- ・改めて、なぜ4条に行かないのかを確認したいと思います。
- ・高齢者とかの話は、なかなかいい車がないだとか、オンデマンド乗り合いの宿命として、乗降が多いと時間がかかる上に、高齢者や障害者の方だと、より時間がかかるので、乗合率が余計下がってしまう、効率が下がるということで、実は乗り合いデマンドというのは、都市部では決してバリアフリーだとかユニバーサルにはならない交通機関だと思っています。
- ・一方で、都市部だったらいろいろな交通機関を選べるので、これだけで全てやろうとしないと思えばいいのではないかという考えもあると思います。そういう意味では、今、地域の方がおられるので、どういうことを望んでいるかをきちんと確認した上で、特に高齢の方に例えばサブスクを買ってもらおうとしたら、直接話をして、先ほどの損益分岐点もそうなのですが、これだけの人がいればこの交通機関が回っていくので利用をお願いします。それが無理だとしたら、どこがサービスとして不十分かを、話し合いながらやっていかないとできないことだと思います。
- ・地域公共交通計画の策定の中の地域主体というのは、まさに地域の皆さんがそういうことを事業者や行政と一緒に話をして、さらに市全体の会議でも上げて活発に議論した上で、どういうふうにしたらいのかということを検討するプロセスになります。

・そのような観点から、学会みたいでしたが、意義がある議論だと思います。特に住民の皆さん、受容していただける一番常連さんになる方々がどう思っているかを把握しなければならぬと思いました。

・今、せつかく来ておられるし、私も伺いたいと思ったのですが、そもそも、そういう話し合いはしていますか。

吉田臨時
委員

・千石学区の吉田でございます。今回、mobi さんのお話の前に、地域の高齢者の方たちと話し合いをさせていただいて、mobi さんはご存じですかという話をしましたが、9割方は知らないです。

・高齢者に関しては、社協の人にも確認したのですが、どこまで進歩性があったのか、社協さんもほとんどご存じなかったというのが実情です。

・本来、社会貢献をうたっているのであれば、今、加藤副会長が言われたように、地域のほうに早急に話は頂いたことは頂いたのですが、説明に関してはそれ以外一切ないので、本来は先にこれが来て、例えばこういう説明会をやりますよというのがあるって当たり前だっただと思っております。

・高齢者の方がスマホのやり方が分からないということで、私のほうで、スマホ教室、mobi のアプリをどのように使うかも説明しようかというのは学区のほうで今回提案しました。だから、もう少し、mobi さんのほうで学区のほうに来ていただいて説明会を開いていただくとか、そういうことをしていただいたほうが、もっと普及ができるのではないのかなと思います。

殿島委員

・現在、名古屋市の 60 歳以上の高齢者は 70 万以上います。私の所属している老人クラブ連合会はたったの 4 万人です。4 万人の人の平均年齢は 80 歳以上です。この人たちがスマホを使いこなすということは無理です。

・スマホを持っていないです。子どもに教えてもらおうと思っても、「そんなこと、自分で覚えなさい」と言って教えてくれません。途方に暮れます。

・だから、買い物難民になっています。最寄りの足がないから病院すら一人で行けない。タクシーを呼んでもなかなか来てもらえない。安心のために明日の予約をしようと思ったら、明日はだめ、今日だけだと。よくよく事情を調べると、人手不足で、その日の人がその日の業務だけを処理して、翌日には仕事がつながっていないのです。

・だから、町中を走っている便利なタクシーも呼べないし、来てもらえない。では、足というと、地域を走っている市内の地域巡回バスです。敬老パス 1 つで回れ、1 年で 5,000 円払ったら安く回れます。これは名古屋にとっては非常にお金がかかりますが、良い制度です。

・老人クラブだけの話でいいですと、買い物する足がない。だからイオンぐらいは手軽に行ける乗り合いバスのようなものがあると便利だと思います。

・「少子高齢化」など言葉は出ていますがけれども、現実には高齢者はいろいろなことで今、

都市は非常に便利になっていますけれども、その便利さとギャップがあり、その反対で、不便さが生じています。

- ・あと2年か3年後の方たちはみんな使いこなせますから大丈夫です。実際皆さんがお話しされるようないい話があるのですけれども、ほとんどの方が乗れないです。だから、高齢者の買い物難民の問題はどのように解決するのかとしたら、そこに我々はなかなか答えが出ないです。

松本会長

- ・第1部のほうで、ご発言を頂ければよかったかなと思いますが、第1部で少しバリアフリーの観点が足りないというようにお話をしましたが、それに通ずるところだと思います。いわゆるデジタルディバイドと呼ばれる、デジタルを使えない方々が現におみえなので、そこも決して取り残すことがないような、そういう交通政策ということを事務局は、改めてまた全体を見直していただければと思います。
- ・一方で、mobiに関しては民間のサービスですので、今のところ、そこすべてに対応というのは難しいと思います。ただ、課題解決にもこれから寄与したいということであれば、例えば電話予約をこれから受け付けるような体制をつくっていただく、あるいはそれを模索いただいて、地域とともに電話予約を受け付けできる体制をつくる等々があってもいいと思います。
- ・何でもかんでも広げればいいわけではないということも分かっておりますので、先ほどのバリアフリーと一緒に、そこは会社の戦略として、あるいは地域のニーズとのマッチからご検討いただきたいと思っております。
- ・吉田臨時委員は、この地区におきまして、高齢者の方々の移動ニーズということに対してmobiに何か要望することはあるのでしょうか。

吉田臨時委員

- ・サロンを定期的にやっているのでも、例えば遠い方たちを定期的に運べる手段として、mobiを考えていました。どのように費用を捻出するのか、そういったことも考えなければならぬですが、ただ、取りあえず手段としては、これはできるのではないかと考えております。

松本会長

- ・こういう場を通じて、mobiさんもぜひ、吉田臨時委員のような区政協力委員長さんなどにアプローチいただきながら、社会貢献したいということであれば、ぜひアプローチいただいて、やれることをご検討いただければありがたいです
- ・スマホ教室をやられるようですので、mobiさんもぜひご協力をお願いします。
- ・イオンはイオンでやっていただきながら、地区でもやる場合には、もちろん、人を1人出してもらうということは人件費もかかることではあります、そういった努力をお願いしたいと思います。
- ・三品臨時委員は、何かご要望あるいは室としてやれるようなことがあれば、お教えいただければと思います。

三品臨時委員

- ・今回、実証実験されている千石学区、どちらかというと、千種区の西部のほうが高齢化が進んでいまして、この資料を見ても、利用者の年齢というのが50代までで、そ

れ以上の方がいないというのが、こういったいい仕組みがあるのに、そこになかなか届いていないと感じているところです。

- ・先ほど吉田臨時委員が言われたように、まず地域のニーズがあると思いますので、そこから辺のマッチングのほうも進めていただけるとありがたいと思います。
- ・千種区の別のエリアでも高齢化は進んでいるところもありますので、まず、こういった、成功となるような土壌をつくっていただいて、そういうものが広がっていくとありがたいなと感じています。

松本会長 ・地域との連携という意味で窓口等々が必要になりますが、そういった、どなたにやっていただけるかなどは、三品臨時委員、吉田臨時委員、どちらに御相談させていただければよろしいのですか。

吉田臨時委員 ・私のほうに来ていただければ大丈夫だと思います。取りあえず対話はできると思います。

松本会長 ・ありがとうございます。その方にアプローチいただいて、1つはmobiを周知、しっかり知っていただく。そしてスマホの使い方。さらにできれば電話予約を構築する、その方策などを検討いただくとよろしいかなと思います。

Community Mobility ・電話予約につきましては、既に対応しております、お電話を頂ければ大丈夫な状態になってはおります。

- ・ただ、そのあたりをきちんと皆様方にご説明できていなかったという点は今回の反省だと思っておりますので、改めまして、電話予約につきましても全て対処したいと思います。

加藤副会長 ・何で4条を選択しなかったか。

Community Mobility ・我々は21条で1年半ほど実証実験を重ねてまいりましたが、今、地元の地区の皆様からご指摘いただいたとおり、周知がまだまだ全然できていなかったということを改めて感じております。

- ・その意味で、きちんとした交通になっていくために、きちんとしていかなければいけないところがまだまだできていなかったという反省も含め、もう1年お時間を頂けませんかということで、21条としています。

- ・法律的なところは抜きにして、千種区について永続的に運行していきたいという意思を会社としては持っております。その中でどういう形が一番いいのかということをご公共交通会議等で皆様のご意見を頂きながら、関係する支局様、関係市の方々とご相談しながら、きちんと対応していきたいと思っております。

松本会長 ・そのほか、皆様方、いかがでしょうか。

- ・交通事業者さん、いろいろご意見はあったものの、この21条の運行継続、延長、特に大きな反対はなかったと思います。やり方に関しては、あるいは改善点等々に関してはいろいろ意見が出ましたので、そこを踏まえながら延長して、そして先ほど申しましたが、mobiの意義というところを明確にいただければと思います。

- これを機会に地域に入っていただいて、新しい動きを強く期待したいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。
- 今回 mobiさんから御提案いただいております 21 条実証運行の 1 年間の延期ということですが、大きな異議はないということですので、御承認いただけるということでもよろしいでしょうか。
- はい、ありがとうございました。資料の差し替え等をお願いしたいと思いますが、一応この会議として、承認は必要ないのですが、問題ないということで皆さんにお認めいただきました。