

令和7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7年6月24日（火）13:30～15:00

場所：名古屋都市センター14階 特別会議室

1. 開会
2. 委員紹介
3. 議題
 - ・協議事項
 - (1) 令和6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
4. その他

—配布資料—

出席者名簿

配席図

資料1 令和6年度名古屋市地域公共交通協議会決算（案）

資料2 名古屋市地域公共交通計画の進捗管理について

議事概要：

◆ 活発で良い議論ができる会議のために

原田委員

- ・資料に基づき説明

◆ 令和6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

- ・それでは特にご異議ないようでございますのでこの決算に関しましてご承認いただいたということでもよろしいでしょうか。では、決算については承認いただいたということで、案を削除お願いいたします。

◆ 名古屋市地域公共交通計画の進捗管理について **資料2**

事務局及び

- ・資料に基づき説明

各交通事業者

多田委員

- ・資料の中での質問ということで取り上げさせていただきたいのですが、愛知県さんから別紙で資料のご提供をいただいておりますが、これは後ほどご説明をいただくということになるのですが、今回の資料2の中で、これらの愛知県さんの取り組みはどのような位置付けになるのかよくわからない部分があったので、その確認をさせていただきたい。
- ・名古屋市さんの計画では、要はモビリティ先進都市を目指すというようなことが大きな目標になっていたと思いますが、愛知県さんの資料を見ると、まさしくそういうことが該当しますが、名古屋市さんの計画との関係をどういうふうに受け止めたらいいか教えていただきたいということで、愛知県さんと名古屋市さん両方になるかもしれませんが、よろしく願いいたします。

石屋委員

(代理：伊藤氏)

- ・資料につけさせていただいた愛知県の自動運転の事業と、モビリティサービスの資料については、担当局が来ていますので後ほどご説明をさせていただきます。
- ・計画の関連性というところですけど、県は県で交通の計画を持っていますので、そこで自動運転の話やモビリティの話も含めて当然検討はしていくというところなんです。なので、明確に棲み分けるわけではないですけど、連携を図りながら、情報提供なども密にとりながら、両者で進めていくというところになるかと認識はしています。なので、明確に位置づけるといいますか、それぞれで持っている計画についてお互い協力し合いながら進めていくということになると思います。

多田委員

- ・とんでもない言い方をさせていただきますが、愛知県は愛知県で勝手にやる、名古屋市は名古屋市で勝手にやる。そのように受けとめていいのかどうかということですけど、ちょっと違和感が今のご回答にあったものですから、ちょっと乱暴な言い方をさせていただきましたが、ちょっとよくわかりません。

石屋委員

(代理：伊藤氏)

- ・それぞれで勝手にやっていくというつもりは全くなくて、連携しながら進めていくというのはもちろんですが、名古屋市さんと愛知県でそれぞれ計画は持っていますので両者で進めていく、連携していくところは当然連携する、それぞれ進めるとこ

ろはそれぞれ進める。計画としては別物ですが、協力できるところは協力してやっ
ていくというのが県としての回答になります。

事務局

- ・名古屋交通計画 2030 に掲げております最先端モビリティ都市は、最先端のモビリティが沢山走っている都市というわけではなく、最先端のモビリティ都市という考え方、副題として、誰もが快適に移動できるように既存ストックと先進技術をかけ合わせて最先端のモビリティ都市を実現していこうと。これが計画に掲げた将来像です。
- ・地域公共交通計画においても、まずは大勢の利用者に効率的に移動していただく大量輸送、これは既存の公共交通ネットワークをしっかりと維持していきましょう。そこから少し外れてしまうようなところは、移動環境を確保していきましょう。そういった取り組みにおいては、先進技術を大いに活用していきましょう。そのような考え方にに基づき策定しております。
- ・先進技術の活用については、例えば、ガイドウェイバスでは自動運転化、西福田ではAI デマンドなど、名古屋市における交通課題について最先端の技術を活用していきましょうということです。
- ・我々の捉え方としては、愛知県は産業振興を行っていく上で自動運転にチャレンジされている。名古屋市は現在本市が抱える交通課題について、実現された最先端の技術を活用してその課題解決を図るという考え方で各々取り組んでいると理解していただきたい。

多田委員

- ・お聞きしたかったのは、名古屋市さんの計画との関連性ということで、先ほどは環境という切り口ではありましたが、個々の民間事業者さんの取り組みということで取りまとめをされているわけですので、同じように考えれば、当然こういった愛知県さんの取り組みも名古屋市の計画のどこになるかはわかりませんが、何かあってもいいのかなというのがそもそもの疑問です。

事務局

- ・国土交通省や愛知県、名古屋市の環境に向けた取り組みにもいろいろあるかと思えます。今後は交通事業者のみならず行政機関の取り組みについても、会長、副会長と相談をして、事務局の方で調整してまいりたいと考えております。

松本会長

- ・私の理解では、この計画に書かれていないことが一切やれないかといったらそうではなくて、それぞれで書かれてないことでもやれると思っています。
- ・今回の愛知県の自動運転に関しては、ここに書かれているからやるわけではなくて、独自に実施されているということだと思っています。その中で、先ほど愛知県さんからもご説明ありましたが、市と協力、連携しながらやれるところはやりたいということです。そこはぜひともお願いしたい。従って今回もこの場でちゃんと情報提供いただきながら、特に既存の公共交通へ与えるインパクト、市全体に対する影響というのはしっかりと監視、管理していかないとはいけませんので、そこは最小限の連携だと思っています。

・その中で、その取り組みが本格的に動くのであれば、やはり計画に位置付けておく
といいなと思っていますので、その段階になったときお互いが協議しながら、位
置付けをしていくということが望まれるのではないかなと思います。それによって
その取り組みは、レベルも上がっていくと思います。お互いにとっていい形になる
と思いますので、そういう方向でいけばいいと。

・今回、環境に関して各交通事業者さんに様々な取り組みをご報告いただきましたが、
これも市の計画に書いてあるからやっているというわけではありません。ただ、ま
さに市の方向性と同一の取り組みをやっていただいていますので、情報提供いた
だくとともに、これを計画の中に位置づけることによってお互い相乗効果が生まれて
いくという方向ではないかと思っています。

世良委員

・資料2の3/3ですが、mobiの話もこの後ご説明があると思いますし、その問題も関
連してお話しいただきましたけど、この中で1つだけ気になったのが、日本版ライ
ドシェア、ちょうど1年前に全国的に大騒ぎをして、地域間格差があるとか名古屋
市がどうだろうって話をした覚えがありますが、一向に新聞記事などもあまり出
きません。トラブルがないから出てこないのかもしれませんが、実際名古屋市
内においてどのような状況にあるか、せつかくこういう機会ですから、データをお
持ちだったら知りたいなと思いました。

・2つ目ですが、資料同じく2の2/3、先ほども話題になりました環境についてそれぞ
れ各社の取り組みを報告し合いましょと。よく似た内容もあるわけですけど、そ
れぞれの事業者さんが示して一覧表になることによって相乗効果があると私は思う
ので意義があると思いますが、そのうち、近鉄さんは今日ご欠席なので質問のし
ようがないかもしれませんが、ちょっと環境に関係ない話でないかなと。ICカード
でこども半額キャンペーンと、今ホームページを検索していましたが環境のかの
字も出てきません。子どもの旅育という表現があって、要するに、それなりに電車
に乗って親しんでもらおうということで、ひいては利用者増に繋げる。すなわち、
車から公共交通に乗っている人も増えるかもしれないので、そういう無理づけな繋
ぎをすれば理解できるのですけど。

・そういう意味ではここにいらっしゃる東海交通事業さんはそのようなお話をいた
いたので、ふんふんと頷いて納得していたのですけど。近鉄さんはいらっしゃら
ないので質問のしようがないかもしれませんが、環境問題に関する説明としてはち
ょっと方向性が違うのではないかなという疑問を持ちました。

松本会長

・日本版ライドシェアですが、どちらからご報告いただけますか。ちなみに、当時は
結構新聞にも載っていたと思いますが。

原田委員

・日本版ライドシェアの現在の許可状況ですが、名古屋交通圏だと25事業者に対して
許可を行って、ただまだ許可を行っただけで運行していない事業者さんがいますの
で、25社許可して18社が実際ライドシェアを実施している状況にあります。あと、

名古屋交通圏以外に知多交通圏でも 1 社、日本版ライドシェアの許可をしていますが、こちらはまだ準備中ということで許可はしたけども運行していない。現在はそういう状況にあります。

事務局

- ・近鉄は本日欠席なので事務局の方から答えるのは僭越かもしれませんが、事務局が各交通事業者から提出されたものを比較検討する中で、JR や名鉄も言及されたように、公共交通の利用促進というのは非常に大事なことです。近鉄のこども半額キャンペーンについても、子ども、さらには同乗する大人に、公共交通を利用してもらう、知ってもらう、親しんでもらう機会が多くなるため、大変喜ばしい取組みであると認識しております。

世良委員

- ・今おっしゃっていただきましたけど、結局はみんなが利用すれば、車から公共交通に移動するわけですし、その結果おそらくエコについても促進できるので、おそらく他社さん、JR 東海さんと名鉄さんにしてもそういった取組みをされていると思うので疑問があったというのはそういうことですが、もうちょっと突っ込んで、私がここでこういう発言をしていいのか迷いながら前から思っていることですが、なかなか名古屋の都市圏の公共交通としては、近鉄はやっぱり大きな太い線だと思います。
- ・ただ残念なことになかなかこの会議に出てきていただけない。前回は敬老パスで名古屋、これは烏森や八田の利用者が伸びたのでぜひというご発言をいただいたのは覚えていますが、やはりどうしても関西、大阪の方に目が向いているのかもしれませんが。しかしながら先ほどのような話をすれば、ここ 2、3 日の新聞で、ようやく近鉄名古屋線にも、新しい新車の急行列車、特急じゃない車両が入るようですし、ぜひ名古屋圏という、私たちは名古屋市内の会議ですので、名古屋の東西南北に向かう幹線、あるいはバス、タクシー等含めた、まさしく幹枝葉が連携していくためには、ぜひ近鉄さんに来ていただいてこういう質問に直接答えていただけるようお願いをしたいというのは私の思いです。
- ・冒頭言いましたように、この場でそういう発言をしていいかどうか迷いましたが、今日のこういった質問も直接お答えいただけるように、今後出席いただきたいと思います。

松本会長

- ・決して今日欠席の理由は今言われたようなこととも限らないと思いますが、たまたま都合が悪かったということもありますので、いずれにしても都合がつく範囲で必ず出席いただくということで、意見交換をしてもらえればと思います。
- ・それから、こども半額に関しては名鉄さんも先ほどご紹介いただきましたが、こども manaca おでかけキャンペーンを実施されておまして、利用の正確な数字はここではわかりませんが、きっと大人もついてきてそれなりに効果があって、自家用車で家族で動くよりは、かなりの CO₂ 削減に繋がっただろうと想定、推察できますので、そういう意味でここに書いていただいたとご理解いただくとよろしいかと思いま

す。

- 加藤副会長
- ・資料2の2/3、環境にやさしいってところで、そもそも計画の方を見ると、1ページ書かれているだけで、その3分の1ぐらいが鉄道とかバスはCO₂排出量の1人キロ当たりが少ないですというのが書かれているだけです。そもそもこの図自体が皆さん見てないからわからないかもしれません。CO₂排出量が鉄道とバスと、乗用車とそれから航空と出ていて、鉄道は大体数分の1ぐらい自家用自動車より少ない。
 - ・ちなみに営業用自動車になるともっと実は大きくなる。なぜなら、タクシーの場合は回送とかを含むので、その分、空車の分も運行に乗ってきてしまうので、乗用車よりもタクシーの方が悪いというふうになる。これはもうやむを得ないこと。なのでタクシーは特に燃費の良いとか、あるいはCO₂排出の少ない車両を入れていかないと環境にやさしいとはちょっと言いづらいとなる。私は環境が専門なので、そういうことを言うので多田委員には大変申し訳ないです。実際データとしてはそうなるということです。
 - ・それはいいとして、前回、ここのメンバーである各社でそれぞれやっておられることがあるだろうから、それをきちんと紹介するってことはとても大事なことはないかと私が申し上げたので、各社の紹介があったということです。それ以外の委員がどうかというのはそのとき言わなかったので今日出なかったというだけなので、次回から他の皆さんも、こういうことやっているということがあれば紹介していただければいいのではないかというのは、私の思いです。
 - ・それから一方で、今ご意見もありましたが、環境にやさしい交通でこのように出てくるのは自己主張なので、私みたいにこの分野を研究している人間としては、自己主張だけだとちょっと受け入れられないとなります。何でもそうですけど、外部の認証を受けて、これは環境にやさしいということが計算上、あるいは科学的に証明されているのが環境にやさしいと言えるので、そうでない何もチェックされていないものを出されても、それは自己主張としてはわかるけれど、本当に環境にやさしいかどうかわからないということにならざるを得ません。あんまりこういうことを言うと申し訳ないですけど、自分がこれを30年研究してきたのでそういうことを申し上げます。
 - ・とすると本当にこの中で、環境にやさしいと大きい声でいえるのはどれかというのを精査しなくてはいけないと思っていて、そこも大事なんですよ、環境にやさしいって言うことが本当にどれだけやさしいといえるかどうかを、皆さんもあまりわからないと思います。先ほどの、こども半額とかが環境にやさしいといえるかどうか。利用がどのぐらい増えたかとか、そうしたら車側の量がどのぐらい減るかとかそういうことを含めて全部計算しないとわからないわけなので、ここで誰もこれはやさしいと言えないのではないかということもできないです。
 - ・それができるのは私になるということで、その計算の研究をしてきたから。なので、

今日出てきたのは、皆さんそういうふうに使われて出されたので、私自身一回精査して、本当にこれはすごく大きい声で言っていることとか、これはそういうこともあるかもしれないねとか。場合によっては、名古屋ではないと思いますが、逆効果という場合も結構あります。田舎だと公共交通の効率が悪いことが多いので、公共交通に移るより車で自分で運転された方がいいという場合があります。

- ・なのでそういうことは精査して、すごくいいよ、ほどほどにいいよ、いまいちゃだよ、逆効果だよっていうのをつけていきたいと思ってまして。その方がいいと思います。今ご意見があったようにあんまり玉石混交だと、なんでも言っているよねとなる可能性もあるし、単に公共交通利用促進ということが、CO₂削減とか他の環境負荷削減に繋がるのかどうかというのは、そうではないので。本数たくさん出せば確かに移行するけど、それってすごく効率悪くなることに繋がるとかあるでしょう。
 - ・なのでせっかくなので、しっかり精査をしていきたいなと思ってまして。自分の研究としてやればいいなと思ってます。そういう情報提供もして、本当に環境にやさしい交通を名古屋はやろうとしていると、この協議会が主張していけるようにできたらいいなと思いますので、そういう意味では本当に今日こういった材料を出していただいて感謝申し上げますし、よりバックアップできるように、私個人としてはやっていきたいと思ってますのでよろしくお願いいたします。
- 松本会長
- ・各交通事業者さんも、多分こういうのを定量化していかないといけないと思います。JRさんなんかかなり明確に書かれていますので、多分積み上げていくことができるんだろうなと思っております。やれる範囲でやっていただきつつ、第三者として加藤先生の方でもやっていただけるとのことですので、それにも期待したいなと思っております。
 - ・我々としては、一つ知りたいものとしては自動車から公共交通に転換したときに、1人当たりで出るのかどうかわからないですが、どれぐらいのCO₂削減に繋がるのか。おそらくそれは路線によっても違うし、鉄道かバスかどっちに転換するかによっても違いますが、大まかな平均値としてどれぐらいがCO₂削減に繋がるかみたいなのがわかると、それが利用促進にかけ合わせることによって、どれぐらい減るといような大きな方向性を見ることはできるなと思ってますので、ぜひそんなのもお願いできればと思います。
 - ・でも、やっぱり自動車から公共交通に転換していただけることが、何よりもCO₂削減に繋がるということで十分認識して、正々堂々と、これは声を大にして伝えていく必要があると思います。ちなみに地下鉄で、それこそ今話題になった近鉄さんも名鉄さん車内広告に載っていますよね。ドーンと書いてあります。CO₂削減のために公共交通、鉄道利用しましょうって書いてありますね。もっともっと、しっかりそこは自信を持って主張していくということが大事かなと思ってます。
 - ・ちなみに名古屋市交通局さんにお伺いしますが、他のバス事業者がEVバスとかFCV

とかハイブリッドって言葉が出てきますが、名古屋市交通局はそういうのはないですか。

中野委員 ・燃料電池バスについては今 1 台運行しております。電気バスの方も今年度導入予定をしております。

松本会長 ・なるほど、やっぱりそういう試験的な導入は考えられている。
・いずれにしても本当に、今回交通事業者さん、このように取り組みを出していただきましたことは感謝申し上げます。ありがとうございます。今後も引き続き、ご協議を皆できればと思っております。それからこれ以外、環境以外でも同じようにご対応いただければと思っております。
・協議事項の (2)、進捗管理ですが特にご異論なかったのご承認いただいたということによろしいでしょうか。ありがとうございます。

◆ その他

石屋委員 (代理:伊藤氏) ・先ほど少し話題にも上がりましたが愛知県自動運転実証実験及びモビリティサービスの件で、愛知県より情報提供させていただきます。詳細につきましては、愛知県経済産業局次世代モビリティ産業課及びスタートアップ推進課より説明させていただきますのでお願いいたします。

上原氏 ・「2025 年度の愛知県自動運転事業」について、資料に基づき説明

篠畑氏 ・「モビリティサービスの定期運行」について、資料に基づき説明

多田委員 ・まずロボットタクシーの関係ですが、今年下半期に 2 台で実験をされるということで、ここの写真を見る限り、明らかにタクシーで使える車両だという認識をしているわけですが、その中で無償ということで、無償でやられることについては何も許可の手続きは必要ない。という中であって、定期運行を行うということが書かれているわけですが、実装の時期というのはいつごろを想定したお話なのか、将来のタクシー事業に大変大きな影響が出てくる話でもありますので、ぜひその辺の話は、タクシー業界との連携というか共有を密にさせていただきたいというのが 1 つでございます。
・それからもう 1 つのモビリティサービスの定期運行でございますけども、EV 車両で手動運転でということですが、自動運転化ということは先々お考えなのかどうかということと、①取組の目的の中で、定期運行としてスタートアップ等の新たなアイデアやモビリティサービスの創出を図るとありますが、余りにも抽象的な表現ですので、具体的に何をイメージされているのか確認をしたいです。
・はっきり言って路線バスと同じような形態になりますが、これも無償で行われるとなると、交通局さんとの関係とかいろんなものが出てきますが、こういったものはどうやって整理すればよろしいのでしょうか。
・ぶり返してしまいますが、やっぱり名古屋市さんの計画との関係というものも、やっぱりこういったところを見るとやはり重要ななという気がしているものですか

ら、ぜひそういったことも教えていただければと思います。

上原氏

- ・自動運転の方からお答えいたします。
- ・先ほど説明が不足しておりましたけれども、スパイラルタワーズと、愛知県の芸術文化センターと STATION Ai という 2つの県の施設を通ることとしておりまして、位置付けとしては芸術文化センターを利用される方、STATION Ai を利用される方にお乗りいただくという位置付けにしております。
- ・それに加えて、ロボットタクシーの今後の展開というところでございますけれども、私どもも去年からこの事業を始めておりましたところ、まだヒアリングを十分に行えてないところがございますが、昨年はずばめタクシーさんと名鉄タクシーさんにヒアリングをさせていただきまして、こういったロボットタクシー事業の今後の展開についてディスカッションみたいなのをさせていただきました。
- ・そこでわかってきたことが、やっぱり実装の主体はタクシー事業者さんになるのかなと思っておりまして、そういう仮説を今立てつつあるところですけど、そういったときにももちろんタクシー協会さんもキーパーソンとしていらっしゃると思っておりまして、ぜひ今年ヒアリング、ディスカッションさせていただければなと思っております。

篠畑氏

- ・続きましてモビリティサービスの方についてお答えさせていただきます。
- ・今回、手動運転用の車両を県で調達し、それを活用してスタートアップ等のアイデアのひらめき等に使うため、自動運転を目的とした取り組みではございません。
- ・また、今年度想定している実証実験の内容として、例えば電気自動車の電力を活用して、車内でワイヤレス給電をする取り組み。もう 1 つは、発着場の拠点、定期運行の場合は STATION Ai と名古屋駅周辺の 2ヶ所ですけど、もう少し増やしたいいくつかの複数の拠点間を結ぶルートを守るデマンド輸送の取り組みを行う予定です。最後に、車両の中に例えば、ディスプレイを全面に設置して、移動時間に映像を流して没入体験ができるような、新しいモビリティサービスを創出していく取り組みを考えております。

松本会長

- ・今の言葉で気になったのは、拠点間を結ぶと言われましたが、あくまでも技術開発であって、自動運転の技術的な側面の実証、あるいは EV 車両の車内空間の使い方をどんなことができるかという実証であって、決してこの拠点間の路線、ルートの実証ではないという理解をしておりますが、実はこのルートで走らせようという企てがあるのですか。

篠畑氏

- ・路線化を目指した取組ではなく、発着場所を複数置くことで、往復するだけでなく複雑な道を走る実証を検討しております。

松本会長

- ・わかりました。ですから将来的にこのルートを実際の営業なのか無償なのかわかりませんが走らせようとする、その準備ではないということでもいいですね。もしそ

うであったら、それは非常に大きな、いろんな面で検討課題が出てきますので、ちょっと待つてということになります、そうではないという理解で今回ご報告いただいたとしたいと思います。

事務局

- ・先ほど多田委員から名古屋市への質問もございましたので、お答えをさせていただきます。
- ・愛知県の取り組みの目的は産業振興にあると考えております。その実証実験において特定の路線をどうこうということであれば、当然地域公共交通協議会で議論することになります。
- ・名古屋市の地域公共交通計画はいろいろな取り組みを記載しておりますが、先進技術を活用したシームレスな移動環境、これは何かといいますと、AI 技術、自動運転などの交通 DX、こういった先進技術を積極的に活用し、公共交通の利便性、持続可能性、生産性の向上を効果的に推進する、こういった先進技術が具体化、実現したときに、それをどう課題解決に向けて活用していくかを意図しております。
- ・愛知県の取り組みはその前の話ではないかと認識しております。実用化に向けて、現在取り組んでいる愛知県の取り組みは名古屋市も注視しております。それがいよいよ実現可能となった時には、その活用に向けて地域公共交通協議会においても積極的に議論すべきであると考えております。

橋井委員

- ・今、こういった無人のものがいろいろところで実証実験、報道されているのはよく聞いていますが、質問として、それを利用するのは健康な人ばかりでないと思います。視覚障害もいれば車椅子の人もいます。皆さんご理解いただいているのは、バリアフリーというのはバリアがあるからそれを取り除くとバリアフリーと言います。
- ・今回の実証実験の中で、障害、例えば視覚障害とか車椅子の利用者のことを考えた実証実験をされているのか。これは千種 mobi もそうですが、千種 mobi は障害者のことをまるっきり考えていない。
- ・今回も、導入した車、本来でしたら、視覚障害や車椅子、あるいは高齢者もそうですが、そういった方が利用できるような車体を利用しているのか。最初からそういう方たちが利用できるような考え方を持たない限り、きっと私たちは取り残される。今いろんなところで実証実験をやっているのを聞いています。自分はまだ無人のものを乗ったことないですけど、今されているんでしたら一度乗車してみたいなという思いがあります。

松本会長

- ・重要なお指摘いただきましたが、障害をお持ちの方々への対応というのを自動化に伴ってどのようにお考えか、もしございましたらお願いします。

上原氏

- ・例えば昨年のモリコロパークでも私たち自動運転の実証を行わせていただきましたが、そういったところではもちろんバリアフリーのことも考えておまして、モリコロパークはもともと添乗員の方が乗られていて、その方がご案内をするような形

で自動運転車両に乗っていただいたということもございますし、そういったところはバリアフリーは考えた上で対応していくということでございます。

- ・ただこの名古屋市内のロボットタクシーの実証におきましては、将来的にレベル 4 というのを目指すというような目的で実証しておりまして、そうしますとそこには運転者がいないところを想定した実証というのを行わせていただいております。実際、運転者がいない場合にどのような困難が起きるのか、例えばそれはバリアフリーの方が乗れないということかもしれないですし、お年寄りの方にちょっとガイダンスがわかりにくいということかもしれないですし、そういったところも含めていろんな方からフィードバックをいただこうとしているので、実際今バリアフリー化がされているかというところ、確かにしていないところではあります。運転席が無人のときにどのような困難が起きるかというところを検証させていただくというところで、今年やらせていただこうと思っております。

橋井委員

- ・私が言っているのはそうではないです。最初からそういう方たちも利用できるようなものをしない限り、それは実証実験とは言えない。今あなたが発言した内容では、私から見ると障害者を無視しているやり方です。当初から実証実験の中に、障害者も利用すべき、利用できるような方策をなぜ考えなかったのか。障害者が乗る、そういうことはないと思われているのか、そこはきちっと発言してください。

上原氏

- ・そういったことは想定しておりません。

橋井委員

- ・違うんです。想定したものをなぜやらなかったかと、そこを私は強く言います。なぜそれをしなかったのか。愛知県内には、障害者、どれほどの数がいるかご存じですか。

上原氏

- ・先ほども申し上げましたけれども、他の自動運転の実証ではそういったことも配慮してやらせていただいているところがございます。
- ・ただ、今申し上げていただいたように、これでその辺の配慮が足りなかったというのはそうかもしれないです。そうした場合に何ができるかというのを今年考えさせていただいて、また検討させていただくということではいかがでしょうか。

橋井委員

- ・はい、やっていただくのは本当に当たり前だと思いますので、いつまでやるかとか、やるときに例えば当事者を入れるとか、そこは考えてください。

松本会長

- ・開発系とは目的が違いすぎるのでやむを得ないところはありますが、やはり誰 1 人取り残さない、そういう移動手段ができていくというのは我々としても強く要望したいところだと思っております。
- ・一方で自動運転の技術的な開発というところであれば、それはいわゆる市民の方々に皆さんに等しく乗っていただけるモビリティの開発ということよりも、まずは無人で走らせる技術の確立とかが目的になるので、どうしても相容れないところはあるかと思っております。それは我々理解しますが、ぜひ開発系においても制度設計として、どんな方々でも使えるというのをベースに開発いただくといいですね。スタートア

ップの方々に考えてもらってください、ぜひ。

- 世良委員
- ・1つ前の話題に戻るところもありますが、この2枚のペーパー、最初なかなか理解できずに、1枚目は自動運転って書いてありつつ2枚目には手動運転と。おそらくご担当課が違うし今の話のようにそもそも目的が違うというか、究極の目的は、今現在においては鶴舞にある STATION Ai への交通手段の確保ということにあるのだろうと。将来的に1枚目にありますように、県内展開に向けということですから名古屋市に限らずにむしろもっと公共交通の足りない、まさしく福祉施設だとかにも、この実験が展開されるのだろうということは理解できました。
 - ・何が言いたいかというと、今日お話いただいて情報共有できたのもいいことだと思いますが、おそらく無人運転をするっていうのは非常に特異的ですけども、STATION Ai の送迎バスでしかないわけで、例えば名古屋市内に例えばチェーン系のホテルがたくさんありますけど、名古屋駅から栄までとか、あるホテルの名前が書かれたライトバン、ハイエースのような車で送迎しています。あるいはもっと大きなホテルもバスの送迎がある。有人で運転するのか無人で運転するのかが違うだけで、今の段階においては、これは公共交通とは必ずしも言えないのではないかというのが私の今の個人的な考えです。
 - ・そういう意味では最初の議論にあったように、名古屋市の地域公共交通計画に現在の段階では取り入れていないというのも納得できました。将来的にまた変わるかもしれないですけど、県と市で十分な情報交換していただき反映していくのはいいと思います。今の率直な私の意見としては今申しましたように、単なる送迎を無人でやるというふうに捉えてしまいました。あくまで私の感想です。
- 松本会長
- ・送迎を狙っているわけではありません。あくまでも自動運転の技術の開発でたまたま STATION Ai と繋げるということだったと思います。
 - ・では、もう1件、円卓会議につきましてお願いいたします。
- 高井委員
- ・「公共交通経営者 円卓会議 2025」について、資料に基づき説明
- 松本会長
- ・貴重な機会ですのでぜひお時間ございましたらご参加いただければと思います。