

第 16 回 名古屋市交通問題調査会 議事概要

日 時 令和 5 年 12 月 26 日（火）14:00～16:00

場 所 名古屋市公館 レセプションホール

議事次第

1. 開 会
2. 会長・副会長の選出
3. 会長・副会長挨拶
4. 各委員自己紹介
5. 報告事項
 - ・名古屋交通計画 2030 の概要と市の取り組み状況等
6. 講演・取組事例の紹介（楠田委員）
7. 意見交換
8. 閉 会

議事概要①（意見交換）

A 委員：（欠席のため代理コメント）

・名古屋交通計画 2030 の目指す将来像を踏まえ、それを実現するための取組をより加速化・充実化するために、今後進めるべき取組として以下の 6 つを考えている。

・1 つ目は、「幹線バス系統のリ・ブランド」である。少なくとも 2030 年までに新たな鉄軌道整備がない中、リニア対応等を考えれば、市内主要地点の移動時間短縮を図ることが必要。そのため、現在は定義があいまいになっている幹線バス系統について、「運行時間帯・頻度・速度」を高め、分かりやすく使いやすい路線として認知してもらえよう再定義し路線見直しが必要である。場合によっては快速運転や都市高速道路活用も考えるべき。これによって、フィーダーとなる地区内路線の利用増加や自家用車からの転換、脱炭素化も進められる。

・2 つ目は、「地下鉄駅・バスターミナルの拠点機能の強化」である。特に、乗継にとどまらずその場所にたまりたくなるような場所や情報を提供することがニーズに合っている。地下鉄は全線各停運転のため、どの駅もたまり空間として書くようできるはず。バス停についてはコンビニとの連携による待ち環境向上も考えられる。

・3 つ目は、「基幹バス 2 号系統の改善」である。現在、昼間帯でも降車扉（前扉）から降車できず、乗車扉（中扉）から降りて前扉に行って決済することが常態化しており、異常である。どの扉でも乗降・決済できる、あるいはホーム上でできるといった改善が不可避。それによって速達性・定時性を確保することを喫緊に行うべき。

・4 つ目は、「公共交通、特に市バスの分かりやすさ向上」である。主要集客施設が停留所

名になっていないなど、他都市で行われている工夫が行われていない。系統が複雑であることから、知名度が高い主要経由地を明確に案内することを徹底すべき。

・5つ目は、「名古屋の財産である広い道路空間の活用」である。低速帯（歩行者等）・中速帯（自転車等）・高速帯（自動車）の3区分を主要道路に徹底し、新モビリティツールの利用と安全走行を促すとともに、マイカー利用を抑制する取組を進めるべき。

・6つ目は、「スピード感とチャレンジ精神」である。名古屋市の交通システムは1900～2000年ごろは最先端と言えたが、それから停滞している。交通に関する課題が多数ある中、最先端モビリティ都市になるという目標を掲げるなら、次の総合交通計画における取組に位置付けるのでは遅く、「2030年までにそれを実現する」くらいのスピード感で挑戦してほしい。以上の取組の検討・実施においては、OD等のデータ取得・収集・公開そして活用が必須

B 委員：（欠席のため代理コメント）

・まず、妊婦は移動が大変である。妊婦を含め、交通分野における子育て環境の充足が必要である。また、子育て世代は、社会参画できる時間帯も限られており、ターゲットを絞ってオンラインを活用するなど、多様な意見を得る工夫をすると効果的である。

・2つ目は、都心部の道路についてである。自動車交通をどうするかだけでなく、沿道の賑わいと結びつく、にぎわいがまちににじみ出す視点で考えてほしい。

・3つ目は、人間的な空間をつくるために、グリーンインフラを積極的に活用し、暮らしやすい・働きやすい環境づくりが必要である。

・4つ目は、都市政策と文化政策との連携による官民の空間のつなげ方である。名古屋市と規模が類似しているモンテリオールでは、官民の空間を使いこなして、音楽やお笑いなど多様なジャンルのイベントを誘致している。

・最後に、推進体制として、地域が立ち上がっているところでは、テストフィールド的に色々なチャレンジができる環境が必要である。

C 委員：（欠席のため代理コメント）

・1つ目は、名古屋駅について。名古屋駅は名古屋市の玄関口であり、飛翔の解体など、駅の外で様々な取り組みを実施しているが、大阪駅のように駅構内でも楽しめるが良い。更に、乗り換えに時間を要することから、各交通手段との接続性を高め、駅構内も楽しくなるよう、駅の中を移動するモビリティを含めた工夫がほしい。

・2つ目は、セントレアについて。インバウンドの回復が他都市空港に比べて鈍い。関西空港よりセントレアから京都へ向かう方が近いと聞くと、根本的に名古屋のまちが面白くない。到着したまちが面白いということは大切である。民間の取り組みを行政からバックアップすることが必要である。歩いて楽しいまちづくりは重要でSRTもいいアイデアだと思う。

・3つ目は、アジアパラ競技大会のレガシーについて。パラリンピックを名古屋で開催するという大きな意味を理解して、交通機能の充実が必要であり、レガシーと言われるものが残

るようにしてほしい。

D 委員：

- ・人の移動データについて資料を情報提供させていただく。莫大なデータの場合、ブログウォッチャーという会社と共同研究しているが、全国の中から 3000 万人ほどを対象予定だと聞いており、2019 年から 2023 年まで名古屋市の滞在情報として分析すると、データ量としては 3500 万件ある。

- ・各エリアで人がどのように行動したか示し、滞在数や滞在時間の把握が可能。また、名古屋市中心部のエリア変化で、何か建物が建ったか、道路ができるとどのように都市がインパクトを受け、人の行動がどう変わることがデータで把握できる。さらに、2020 年 4 月の緊急事態宣言の月に、休日にショッピングに行かず、平日仕事に行っているだけの人がいることがわかる。

- ・移動に基づいて、属性を予測することも可能。我々が持っているのは携帯電話の移動データだけで、例えば、朝 7 時から 8 時のオフィスワーカーと予想した人がどこにいるか調べると、データでは栄周辺に滞在者が多いことがわかる。一方、平日 3 時ごろの時間を見ると、主婦については郊外にピークがある。ショッピングセンターがあり、そういった場所に人が集まっていると推定できる。

- ・最後に、名古屋市の中心部で、伏見駅のオフィス、栄エリアのショッピングエリアに対して、平日休日の OD に近いものを見ることも可能。

- ・データを使わないと、これからの時代に交通計画ができないと思う。今、共同研究で使っているので、ある程度自由に使えるが、最近は KDDI や、ソフトバンクなど、様々な会社がデータを持っており、本当は毎日のデータがある。その辺は上手に活用しないとったいない。

E 委員：

- ・地域公共交通活性化再生法の改正にかかる国の動きを紹介する。

- ・国も積極的に連携協働を促進していく仕組みが法律上位置付けられ、公共交通に関し義務を果たすという内容である。

- ・法改正に基づくコンセプトについて、地域公共交通の R・デザインで、官民共創、交通事業者の共創、他分野の共創を連携していく。交通 DX・交通 GX も用いて、利便性・持続可能性・生産性を高めていく取り組みを位置付けた。

- ・地域公共交通は大変厳しい状況に置かれており、国としても連携し、共創していく。それだけではなく、大幅な予算拡充や創設した支援を活用していく。

- ・令和 5 年の補正予算の概要として、自動運転の実証事業・調査事業もかなり多くあり、あとはローカル鉄道の再構築の支援である。また、バス・タクシーの人手不足が顕著に出ており、2 種免許取得について支援し、交通 DX・GX や、キャッシュレス決済等、支援していく。

- ・共創 MaaS 実証プロジェクトを一番紹介したい。医療と交通、教育と交通、エネルギー

と交通というものの、宣伝広告費や協賛金等を求めて支援していく。自動運転についても活用できる。

・モビリティ人材育成事業は、人材育成についても活用できる。この事業を用いて、公共交通に係るコーディネーター育成というプログラムを活用し、名古屋大学と行っている。

F 委員：

・次の計画策定を見据え、検討すべき課題施策について話したい。公共交通はコロナで利用者が減少し、維持が大変になる。だからローコストオペレーションとか、一方で担い手の問題が大事だということを過去に言ってきたが、今気になっていることは、移動貧困者。私は、交通はそんなに不便ではないところに住んでおり、家から 100 メートル離れたところに母親が単独で住んでいる。母親は、70 代後半ぐらいから足腰が悪く、自力で電車に乗れなくなり、コミュニティバスも乗れなくなった。今、デイサービスに週 2 回通っている。頻繁に通院することはないが、月に 1 回ぐらい病院に行かなければならず、その時は一緒に送迎している。会社員時代はその移動はできなかったが、今はある程度自由がきくので、朝から職場に行く必要がない日に通院日を設定している。こういったケースは、世の中にごまんとある話である。交通網が便利な場所でも、不便な場所でも関係ない。

・名古屋市内の高齢化率が 2045 年になると、3 割を超え、一番高い港区は 4 割近くになる。しかも 65 歳以上の高齢化率でくくるのは危険で、実際、今の高齢化率と今後の高齢化率は 75 歳以上だけ見るともっと高くなり、そのうちの介護等を受けるための何らかの移動のニーズは、この先劇的に増えてくると思う。交通課題でいうと、大きなテーマだと思うので、次の計画策定に向け、そういう移動に対してどうしていくのか、避けて通らず議論できると良い。

G 委員：

・名古屋交通計画 2030 について、今回の資料は、端折った内容なので、Web の方でテキストデータか、音声などで資料を整えてほしい。

・今後、障害者・高齢者にとって大事なものは、デジタル化・ICT で、こういったものに取り残されないように、スマホは持っている。できるだけアプリを入れながら扱っているが、多くが音声対応されてない。例えば、アプリによるタクシーサービスも大変便利であるが、音声でわからないから、東京へ行った時は、一緒に乗る職員に教えてもらうことがあるが、まず使えない。

・スマホ勉強会をやってもらい、行政としても予算を入れて欲しい。また、勉強会する際は、家の近くでお願いしたい。名古屋は、視覚障害者に関しては、自宅まで来てくれる制度が今年 4 月からできたので、もっと地域に広めてほしい。

・視覚障害や車椅子の人で一番困るのが、セルフレジなどが今もタッチパネルである。視覚障害者は、タッチパネルでどこに数字が書いてあるかわからない。企業として人材や人件費減らす中で導入するのはわかるが、それに対応できるような機器を作ってほしい。地下鉄や銀行関係は、タッチパネル以外で、視覚障害者でも、ボタン式でできるような工夫もしてく

れるが、一般企業でも実施してほしい。

・一部の視覚障害者だからいいという考えも出てしまうので、誰も取り残さないというのは、国だけではなく、それぞれの企業の方々も考えてほしい。

H 委員：

・今は、様々な交通事業者たちが MaaS アプリを開発しているが、外国人にとって、事業者ごとにアプリを変えることは難しく、オールジャパンで統合し、名前も一つで使いやすくしてほしい。

・また、災害時に役割を果たすような MaaS アプリが開発されることを期待している。例えば、大雨が降ったときなど、様々な交通機関の遅れがでたり、見合わせになったりする時がある。どの交通機関を使えばいいのか、あるいはどの交通機関が使えず、その場に留まるべきなのかがわからない。さらに、地理感のない外国人観光客などはもっとわからない。この交通機関でこうすれば安全であるという情報提供ができるようなアプリ開発について視野に入れてほしい。

・2018 年の北海道胆振地震が発生したおりの外国人観光客の状況についてヒアリングを行った。2 日間のブラックアウトでスマホが使えず、全く情報がない状態になり、札幌市内の地下通路で、外国人観光客も一晩過ごさざるを得ない状況だったようだ。逆に多言語に翻訳された張り紙が有効だった。この交通機関は使えないよ、この避難所やホテルは避難者を受け入れているよ、というような情報が非常に役に立つ。外国人たちはスマホ一つですべての情報を得ようとしているので、災害時におけるメディアミックスでの情報提供を考える必要があると思う。

・アメリカなどでも EV 車が非常に普及しているが、ハリケーンなどの災害時に火災が発生したりしている。また、雪道などで車が動けない状況になった時に、例えば EV 車だったらどのように救済するのだろうか。ガソリン車だったら自衛隊の人達が来て、ガソリンを供給してもらって動く。新しい技術の開発によって便利になる一方で、それに伴って次に起きるかもしれないリスクへの備えをしっかりとしてほしい。

D 委員：

・H 委員の意見について、アプリが沢山あっても、出る情報が同じだったらいいと思う。

・情報をどうまとめるかが非常に重要で、名古屋交通計画 2030 の中の推進体制にも記載しているが、特に気にしているのは、交通事業者やサービス事業者が連携すること。

・以前も話したが、情報交換するような場を作って、少なくとも名古屋市、愛知県周辺で、交通事業者間が情報共有し、何らかの形でルーティングや災害時の問題、いろんな情報を定期的に発信する仕組みをぜひつくるべき。それがグーグルマップで流れるとか、様々なナビゲーション、もしくは経路検索ができるといいと思うので、そういう枠組みをぜひ進めてほしい。

I 委員：

・先ほど、J 委員からドイツやオーストリア、スイスのアプリを紹介いただいた。MaaS 検

索から決済もでき、或いはその他の情報提供をいただけることだと思うが、どこが資金提供し、どうやってお金を回す仕組みになっているのか。日本でその仕組みを入れるためにはどうすればいいか教えてほしい。

J 委員：

・スイスは、交通事業者が 250 ある。自治体が計画して委託するような関係や、国営だったりするので、NOVA プラットフォームを共通で持っており、仕事で使う機能であったり、サービス提供するものが連携されている。経営とデジタルのプラットフォームが連携し、出てくる情報元が同じである。仕事とアプリの提供を連携して、シーメンスなどの会社が民間に委託して作られている。

・日本の場合、これを各社別々に持っており、地域ごとにバラバラで、顧客情報もバラバラ。現在、例えば、J R 西日本が I T 統合を頑張っている。民間が提供するアプリで、いろいろな情報を提供しているのが、ジョルダンや、ナビタイムなどである。これは素晴らしく一元化されており、交通事業者がバラバラで、民間がやっているのにも関わらず、全国各地で使いやすい状況と、交通系 I C カードの決済改札があるのに、シームレスな移動があり、さらに買い物などができる交通系 I C カードは世界最先端だったが、そこからビザタッチなどに押されている状況になっている。日本は日本で、ヨーロッパはヨーロッパで仕組みが出来ている。

・スイスやオーストリアは、アプリに頼らなくても、インフラや、番号のナンバリングをしたり、乗換がスムーズにできるなどの設計がちゃんとしており、そこに働き方改革のような形でデジタルが入っていき、情報提供されるようになっていているのがウィーンである。ウィーンの交通局が提供するアプリであるが、自分がいる 100 メートル圏に、今、どんなモビリティが使えるというのがわかる設計になっている。

I 委員：

・名古屋の場合も、2026 年のアジパラに向け、オーストリアでやっているような統合的な交通手段が使えるようなアプリができればいいと思った。本当は、会社、商工業、或いは健康も含めた形の統合プラットフォームを作り、そこに税金を投入し、民間の方々が繋がって投資しながら回す仕組みができればいいと思っている。

・インクルーシブということで、高齢者や障害者の方々、それ以外に外国人、子供たちなど、誰もが分け隔てなく使える、或いは社会に参加できる視点がまだまだ不十分。ここは、ヨーロッパの方がずっと進んでおり、真似しないとイケない。GX は完全に周回遅れで、もっと頑張ってもらいたい。

・2030 年の次期総合交通計画に向けてお願いしたいのは、先ほど D 委員からデータの説明があったが、これだけデータがとれるようになり、パーソントリップの最新のデータも少し取れるようになったので、2030 年の人々の動きがどうなるか、予測できると思う。極端なことを言うと、ここはもう乗り合うバスは厳しいかもしれないというところも見えてくるかもしれない。人口も減ってくるし、トリップ原単位も減ってくるので、バスがふさわしく

ないところは当然出てくると思う。そこは新たなモードが出てくるので、任せればいい。その時に、公共なのか、民間なのか、住民なのかという共創が重要になってくると思う。

- ・これからは、データに基づいて将来の姿を描いて、どこは公共、あるいは民間がやり、最初は民間でもいいが、どこは住民と一緒にやろうというのを明確に役割分担していくことが必要。

- ・まちとの連携は非常に重要だと思っており、時間的な余裕があるので、いろいろな分析をしていただきながら、データをベースに、その事実に基づいて我々が意思決定や提案ができるようになっていくといいと思う。

K 委員：

- ・先週、愛知県の I T S 推進協議会のセミナーで、昨年の夏、某キャリア社が、3 日ぐらい電波が停止したとのことで、災害時はどうなるのか質問した。今年は自動運転に向け、特別な電波帯を別に確保しているということであった。

- ・災害対策の点で、名古屋は安全なまちである。伊勢湾台風以来、新川の決壊などの災害はあるが、いずれ災害が想定される際に、電力供給については、自動運転を行う際、例えばローミングできる体制や、その辺りの基盤整備を期待している。

○その他

- ・今後の進め方の詳細については、事務局の方から関係委員に連絡する予定。

- ・本日の委員の意見を汲み取り、その成果を次の調査会等で報告する。