

「名古屋市地域公共交通計画（案）」 に対する市民意見の内容及び市の考え方

「名古屋市地域公共交通計画（案）」に対し、貴重なご意見をいただきありがとうございました。いただいたご意見とそれに対する本市の考え方を公表いたします。なお、ご意見の内容については、趣旨の類似するものはまとめさせていただいたほか、原文の一部を要約、分割するなどして掲載させていただきましたので、ご了承ください。

令和 6 年 3 月

市民意見募集の概要

●募集期間

令和 6 年 1 月 22 日から 2 月 20 日まで

●提出状況

提出者数：20 人

提出方法：郵送（2 人）、F A X（3 人）、電子メール（13 人）、
持参（2 人）

●意見の内訳

1. 名古屋市地域公共交通計画について：10 件
2. 名古屋市における現状と課題：15 件
3. 公共交通に関する基本的な方針：0 件
4. 具体的な実施施策：39 件
5. 評価指標・推進体制：4 件
6. その他のご意見：18 件

合計：86 件

名古屋市 住宅都市局 都市計画部 交通企画課

電話：052-972-2724

F A X：052-972-4170

電子メール：a2724-01@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp

1. 名古屋市地域公共交通計画について（10件）

【市民意見の概要】

- ・ 自家用車の白タク容認（いわゆるライドシェア）、赤字を理由としたローカル鉄道廃止、バス等への転換等が含まれた最近の地域交通法改正の事実を明記してほしい。（2件）
- ・ 公共交通を誰もがいつでも便利に、安全・安心・安価に利用できるようなするのが原則であり、公共交通を維持するため、赤字を理由に路線を廃止することはしないと明記してほしい。（2件）
- ・ 地域交通法は地域公共交通計画の策定が努力義務化されただけであり、その他に白タクの容認、赤字を理由としたローカル鉄道廃止、バス等への転換など、国民的議論が決着していない問題があるため、「地域交通法に基づく」の部分は削除してほしい。

【市の考え方】

- 本計画は地域交通法において努力義務化されている地域公共交通計画として策定するものであり、個々の事項については国の動向等を踏まえながら慎重に判断していくものと考えます。
- 本計画の期間である、5年間に取り組む施策の方向性として、公共交通による移動サービス水準の維持・確保を掲げ、求められる役割にあわせた公共交通の維持・確保に取り組むこととしています。（関連ページ：本編 P2, P4）

【市民意見の概要】

- ・ 地域の中心都市である名古屋市の交通計画においては、市境の内外で対応を分けるのではなく、市外でも影響のある範囲については計画の対象にすることを明記してほしい。
- ・ 名古屋市に住んでいる人だけを対象とした計画を立てないでほしい。広域な視点を踏まえた計画としてほしい。

【市の考え方】

- P24, P25 の周辺自治体との関係にあるとおり、通勤・通学目的での名古屋市への流入が多くなっていることなど、周辺市町村との関連性が高いことは認識しておりますが、本計画の対象区域は、名古屋市内としております。（関連ページ：本編 P4, P24, P25）

【市民意見の概要】

- ・ 地域公共交通計画において、展開 1 と展開 3 の実現も目指すべき。また、展開 1 と展開 3 を除くとしながら、P9 に展開 1, P10 に展開 3 が掲げてあるのはなぜか。
- ・ 名古屋交通計画 2030、名古屋市営交通事業経営計画 2028 等、これらの計画の趣旨が似ており、重複が多いことから、関連部署が協力して効率的に、計画を策定する必要があるのではないか。

【市の考え方】

- P9, P10 につきましては、名古屋交通計画 2030 に記載している内容の紹介として展開 1 と展開 3 の内容を記載したものです。本計画につきましては、名古屋交通計画 2030 のうち地域公共交通計画の趣旨と関連性の高い展開 2・展開 4 と整合をはかることとしています。
- 「名古屋交通計画 2030」は、まちづくりと連携した持続可能な都市交通体系を形成するための総合交通計画です。「名古屋市営交通事業経営計画 2028」は、交通局が運営する市バス・地下鉄の持続可能な経営を実現するために策定する経営計画です。（関連ページ：本編 P3, P8, P9, P10）

【市民意見の概要】

- ・リニア中央新幹線の開業時期について、具体的な開業年は公表されていないが、リニア開業が遅れれば、計画の内容も延期・延長になるのか。

【市の考え方】

- リニア中央新幹線開業は、交流人口増加など名古屋にとって大きなインパクトをもたらすことから、こういった時節をとらえながら、取り組みを進めることが重要であると考えておりますが、開業時期に関わらず、必要な施策を推進してまいります。
- (関連ページ：本編 P9)

2. 名古屋市における現状と課題 (15件)

【市民意見の概要】

＜移動の状況＞

- ・中京都市圏パーソントリップ調査に関する資料について、第5回(2011年度)では古いため、第6回(2022年度)の結果概要を基に修正してほしい。(2件)
- ・自動車の利用割合が高いままになっている結果について、どのように評価しているかを記載すべき。(2件)
- ・図2-3名古屋市の代表交通手段割合について、資料が違うのではないか。
- ・第2章名古屋市における現状と課題について、最新のデータを掲載する必要があるのではないか。

【市の考え方】

＜移動の状況＞

- 第6回パーソントリップ調査につきましては、最終的に調査結果が公表され次第活用します。
 - 図2-3名古屋市の代表交通手段割合につきましては、第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果(平成23年)に基づき作成しています。
 - 各種データについては、計画作成時点において最新のものを使用しています。
- (関連ページ：本編 P14)

【市民意見の概要】

＜公共交通の状況＞

- ・答申の運行密度(最低1時間に1回)、乗換回数(都心まで1回、最低30分)、路線間隔1kmなどの基準を満たさない地域がどこか分かる図を追加してほしい。(2件)

【市の考え方】

＜公共交通の状況＞

- 本計画における公共交通空白地の考え方については、第2章 図2-16「公共交通による市内カバー圏域」にお示ししたとおりです。
- (関連ページ：本編 P22)

【市民意見の概要】

＜温室効果ガス排出量＞

- ・ 運輸部門からの排出量の内訳を正しく認識できる資料を追加してほしい。

【市の考え方】

＜温室効果ガス排出量＞

- 関連計画と合わせた資料を掲載しております。

（関連ページ：本編 P27）

【市民意見の概要】

＜その他＞

- ・ 高齢化が進展するという現状の分析結果を生かし、今後の地域公共交通計画を策定してほしい。（２件）
- ・ 国の運輸政策審議会（平成４年答申第１２号）の未整備路線（答申路線Ａ、Ｂ、Ｃ）のフォローアップ作業について、自治体としての考えを整理して、必要性があるならば国等に積極的に働きかけをすべき。
- ・ 名古屋市交通問題調査会から平成９年に市営交通事業のあり方と経営健全化として答申された「公共交通のサービス水準の考え方」を資料編に追加してほしい。（２件）
- ・ 愛知県は、交通死亡事故が全国１位である一方、東京・大阪等は、鉄道が多数あり、車で通勤する人が少ないため交通死亡事故の発生件数が少ないので、名古屋でも鉄道を増やせば交通死亡事故が減少するのではないか。

【市の考え方】

＜その他＞

- ご意見の趣旨を踏まえ、今後の参考とさせていただきます。

３．公共交通に関する基本的な方針（０件）

【市民意見の概要】

- ・ 特にありませんでした。

4. 具体的な実施施策

(1) 公共交通による移動サービス水準の維持・確保（14件）

【市民意見の概要】

<公共交通による移動サービス水準>

- ・公共交通のサービス基準の考え方（4次答申）について、駅間距離しか示していないが、答申の考えに基づき整備されてきた既存の公共交通ネットワークと断定できるのか。（2件）
- ・市バスのあり方について、地域巡回バスを含め、収益や集客力を踏まえ、路線再編に取り組んでほしい。
- ・市内各施設への移動利便性向上に向けたバスの運行ルート改善・見直しをお願いしたい。
- ・他都市では、交通局が市バス地下鉄からBRTなどの交通システムを一括して管理しており、名古屋市も公共交通の管轄を交通局に一括化すべき。
- ・公共交通ネットワークによるサービス水準の維持・確保・拡充と修正してほしい。（2件）

【市の考え方】

<公共交通による移動サービス水準>

- 公共交通の現状につきましては、第2章 図2-16「公共交通による市内カバー圏域」にお示ししております。本市におきましては、市営交通事業のあり方と経営健全化方針（第4次答申）に基づき、市バス・地下鉄が整備されるなど、市内全域に公共交通ネットワークが整備されております。
- 今後、少子高齢化など、公共交通を取り巻く環境がより厳しいものになることが見込まれる中で、本計画の期間である5年間に取り組む施策の方向性として、まずは第4次答申の考えに基づき整備されてきた既存の公共交通ネットワークによるサービス水準をしっかりと維持・確保し、事業の目的や求められる役割を踏まえ、各実施主体が連携・協働することで、持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保をはかってまいります。

（関連ページ：本編 P22, P37）

【市民意見の概要】

<公共交通の利用促進>

- ・(1)② 公共交通のわかりやすさ・使いやすさの向上と利用促進の「誰もがわかりやすく、そして安全に安心して移動できるように」について、「安価で安全に安心して移動」と修正してほしい。（2件）
- ・自動車依存度を減らし、公共交通機関や徒歩・自転車での移動に切り替えるように促す政策に賛成する。

【市の考え方】

<公共交通の利用促進>

- 公共交通の運賃等につきましては、安全・快適な輸送のために必要な投資やコストが適正に反映された水準であるべきものと考えます。

（関連ページ：本編 P40）

【市民意見の概要】

<GWB>

- ・増車による輸送力強化やノンステップバス化は、自動運転と結び付かず、「隊列走行の導入」は現状必要性がない機能ではないか。
- ・ガイドウェイバスの次期車両更新では、「有人による自動運転を導入しつつ、将来的な隊列走行を目指す」とあるが、もっと高みを目指すべき。導入当初から、高架部無人運転を実現すべき。
- ・ガイドウェイバスの利用者の実績について、総数だけでの分析ではなく、名古屋市外を含めた利用者の起終点(路線内のものに加えて、利用者のトリップとしての起終点)の分析や都心方面への延伸、他交通機関との接続のあり方の検討が必要だと思う。

【市の考え方】

<GWB>

■ 現行のガイドウェイバスシステムは、案内レールを走行するための案内輪を車両の床下に格納するスペースが必要なためツーステップ構造となっており、特殊部品・特殊改造を伴うためメーカーの製造が困難となり増車や更新ができない状況にあります。そのため次期バス車両については、一般的なノンステップバス車両をベースに、案内レールの無い高架専用道を安全に走行できる自動運転技術を導入した汎用性のある車両とすることで輸送需要に応じた増車が可能となると考えています。

■ 自動運転技術の実装については、国や他地域での実証実験等の実績も注視しつつ、実現可能な方策について検討を進めていきたいと考えております。将来的には、経営改善や労働力不足等の課題解決に向けて、輸送効率の向上のための隊列走行の導入など、さらに高度な自動運転技術の実装を目指した検討を進めていきます。

■ 公共交通ネットワークなどを検討するにあたりましては、利用者実績に限らず、パーソントリップ調査など利用者の移動という点も含め、様々な要因から検討することが重要と考えております。路線の延伸等につきましては、既存の公共交通の現状などを踏まえ、公共交通ネットワークをどのように維持確保していくのかなどしっかりと見極めていく必要があると考えております。

(関連ページ：本編 P41)

【市民意見の概要】

<その他>

- ・市内路線網を維持するため、車通勤から公共交通への転換を促すほか、「車から公共交通通勤への移行」を行った民間企業に対して税制上の優遇措置を行うなど、大胆な策をお願いしたい。また、自宅前から駅やバス停までの「ドア to ドア」のデマンド交通の導入を民間と共同で進めるべき。

【市の考え方】

<その他>

■ ご意見の趣旨を踏まえ、今後の参考とさせていただきます。

(2) 地域の実情に応じた移動手段の確保 (9 件)

【市民意見の概要】

- ・「答申の考え方にに基づき整備されてきた既存の公共交通ネットワークという考え方」をあきらめて、デマンド交通等に「葉」の交通としての役割を持たせることに変更したのか。(2 件)
- ・地域の実情に応じた移動手段の確保について、デマンド交通の対応しか考えていないのではないか。(2 件)
- ・地域で協議会を設置する場合、いきなりデマンド交通の議論をするのではなく、既存の地域巡回バスに対して評価を行い、その路線が必要であれば、運行内容(ルート、バス停、ダイヤなど)の検討をする役割を地域の協議会に持たせることが望ましいと思う。
- ・公共交通空白地が存在し、高齢化が進んでおり、非常に不便な思いをしている地域であるといった、地域特性を理解し、「葉」だけではなく、「枝」と「枝」を結ぶ「クモの巣」となるような移動手段も考えてもらいたい。
- ・公共交通空白地について、市街化調整区域、農地や山林が多い地域がほとんどであり、無理に公共交通を通す必要はなく、生物多様性保全の観点からも、無理な宅地造成・区画整理を控えることと併せて、慎重に検討してほしい。
- ・公共交通空白地の分布が多いエリアをケーススタディとし、最寄り駅までの距離だけでなく、運行密度などを示すとともにアンケート調査を実施するなど地域公共交通の現状を公共交通空白地ごとに把握してほしい。(2 件)

【市の考え方】

- 行政、交通事業者などの実施主体が連携・協働し、「幹」「枝」「葉」の役割の整理にあわせた公共交通サービス水準の維持・確保をはかってまいります。
- 公共交通空白地などの地域交通課題の解決にあたっては、既存の公共交通だけでは対応が困難な状況も踏まえ、P42 に掲げた「交通支援制度を活用した新たな移動手段の導入」に基づき、地域住民が主体的に参画しながら進めていくこととしており、地域の現状把握やどのような移動手段を導入するかを検討も、その仕組みの中で行うものと考えております。

(関連ページ：本編 P39, P42, P43)

(3) 先進技術を活用したシームレスな移動環境の形成 (16件)

【市民意見の概要】

<環境>

- ・自転車や電動スクーターの利用促進が最も環境にやさしい移動手段と思う。自転車で名古屋市西端から東端、北端から南端まで移動できる道路整備を入れて欲しい。市バスや地下鉄での自転車輪行を行いやすくして欲しい。
- ・ハイブリッド自動車、PHV（プラグインハイブリッド自動車）は充電がなくなるとガソリン車として走行するため、ゼロエミッション自動車とは言えないことから、次世代自動車からハイブリッド自動車を除外してほしい。（2件）
- ・二酸化炭素排出量について、バスの乗客が数人しかいない場合、自家用車よりも多くの燃料を消費することから、利用者の少ないバス路線については、小型バスやデマンドタクシーへの転換も検討すべき。
- ・市バス地下鉄の脱炭素化が、他都市に比べて大きく遅れを取っており、地下鉄でも再エネに切り替えるべき。市バスでは、数台の非化石燃料バスの試行導入が行われているが、あまりにも遅く、このままでは、2030年の非化石燃料バス導入目標を達成できない。また、ゆとりーとライン次期バスは、燃料電池自動運転バスとして国内外にPRするほか、SRTでも燃料電池接続バスの開発・導入を民間と共同で進めるなど、環境都市名古屋を象徴する公共交通を目指してほしい。

【市の考え方】

<環境>

- 環境に配慮したパーソナルモビリティについては、過渡期であることから、国や他都市における事例収集に努めながら、検討を進めてまいります。
 - 運輸部門の排出量は自動車によるものが多い現状も踏まえ、施策を推進してまいります。
 - 環境負荷の低減につきましては、関係する部局などと連携を図りながら取り組んでいきます。
- （関連ページ：本編 P28, P46）

【市民意見の概要】

<SRT>

- ・連結バスを地下鉄と重複する名駅-栄区間で実施するなら電動バスで社会実験を行い、地下鉄とのCO2排出量対比を行って欲しい。
- ・SRTの導入は、地域公共交通計画とは無縁であり、公共交通空白地を中心とした地域公共交通計画としてほしい。
- ・東山線の混雑緩和策の検討として、SRTの導入を計画するのではなく、車両の大型化や駅のホームの増設・延長・拡幅・ホーム階段増設など実施すべき。
- ・SRTは市バス基幹2系統のような中央走行方式バスレーン・専用停留所の導入はないようだが、他の一般の市バスと同じバスレーン走行の場合、一般車や荷捌きトラック・路上駐車に邪魔されずに定時性・速達性を維持・向上させるには、どのような施策があるのだろうか。
- ・SRTの運行に際して、定時性の確保のため、SRTの走行を優先させる道路整備（専用レーンなど）をすべき。また、歩道や自転車道は十分確保し、歩行者や自転車の通行が狭くならないようにしてほしい。
- ・SRTの導入は絶対反対。全国的にバス・トラック・タクシーの道路運送業では運転手不足なのに何を考えているのか。
- ・バス運転士の深刻な人手不足で全国でバスの減便・路線廃止が相次ぐ中、SRTの運転士確保の目処は立っているのだろうか。

- ・ SRT の運行は名鉄バス株式会社が落札したとのことだが、既設の市バス・地下鉄のように敬老パス・福祉特別乗車券・一日乗車券（※ドニチエコきっぷを含む）が使えるようにし、市バス・地下鉄と連携・一体化した料金体系の導入をしてほしい。

【市の考え方】

<SRT>

- 新たな路面公共交通システム SRT は、都心部の賑わいの拡大と回遊性の向上を図るため導入を進めています。令和7年度の運行開始を目指す名古屋駅-栄の「東西ルート」は、広小路通の公共交通・歩行者中心のウォーカブルな空間形成と合わせ、シンボル性や車内の快適性を兼ね備えた連節バスでの運行を考えています。今後の事業展開において、環境に配慮した車両も視野に入れて進めていきます。
 - また、駐停車車両の影響を受けず、バス停の正着性（寄せやすさ）に効果のあるテラス型の乗降・待合空間を検討しています。自転車の通行空間も配慮しつつ、定時性や速達性の向上を含めて、公共交通優先の道路空間に向けて取り組んでいきたいと考えています。
 - 運転手不足などの課題は引き続き運行予定事業者と協議しながら、今後の事業展開について検討していきます。
 - いただいたご意見を参考に、関係局と連携を図りながら、多くの方に利用しやすい運行サービスが可能になるよう努めてまいります。
- （関連ページ：本編 P48, P49）

【市民意見の概要】

<その他>

- ・ リニアとか SRT とか、自動運転とか新しい言葉を並べるのではなく、昔からある問題を改善していくことが、名古屋市が目指そうとしている公共交通によるウォーカブルな都市になるはず。
- ・ 交通に関する様々な先進技術を積極的に活用していくということだが、更なる高齢化が進展することが見込まれるという現状分析を十分に生かせておらず、スマートフォンやパソコンを持たない・使えないという高齢者層への対応を忘れている。（2件）

【市の考え方】

<その他>

- 本市では、「既存ストック」と「先進技術」を活用して誰もが快適に移動できる環境が実現した「最先端モビリティ都市」の実現に向けて、交通に関する様々な先進技術を活用し、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してまいりたいと考えています。
- 高齢者層を含めた公共交通を利用する誰もがわかりやすく、安全に安心して移動できる環境の実現に努めてまいります。

5. 評価指標・推進体制（4件）

【市民意見の概要】

- ・「名古屋交通計画 2030」に掲げる4つの展開のうち、『展開2 持続可能な公共交通ネットワークの形成』や『展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成』の実現に向けて、名古屋市地域公共交通計画を策定するとあるため、評価指標は言葉を変えずにこの2つで行うべきではないか。
- ・公共交通利用者の委員として地域代表を加えてください。（2件）
- ・公共交通空白地の地域別に部会を設置し、その部会には公共交通空白地の代表を参加させてほしい。

【市の考え方】

■本計画では、「名古屋交通計画 2030」に掲げる将来像の実現に向けて、基本方針を設定し、具体的な施策を掲げていることから、「名古屋交通計画 2030」の展開2と展開4と整合をはかりながら、基本方針・施策に基づいて評価指標を位置付けています。

■地域公共交通部会において、協議事項ごとに必要に応じて地域代表を含む臨時委員を設置することとしています。

（関連ページ：本編 P52, P53, P59, P60, P61, P62）

6. 其他のご意見（18件）

【市民意見の概要】

<用語>

- ・交通 GX、交通 DX、GWB、MaaS、SRT 等については、注釈をつけるようにした方がわかりやすい。
- ・「MaaS」「SRT」など、専門用語に対する補足説明がないのでわかりにくく、パブリックコメントの周知の仕方について、交通局等のホームページにも意見募集ページを作ってほしい。

【市の考え方】

<用語>

■用語につきましては、該当ページへの注釈や巻末に設けております。引き続き、市民のみなさまに対するわかりやすい周知等に努めてまいります。

（関連ページ：本編 P64, P65, P66, P67）

【市民意見の概要】

<その他>

- ・キャッシュレス化について、名古屋市独自のシステムではなく、他都市で使われている仕様にしたい。（2件）
- ・名古屋市交通局ではクレジットカードを利用して地下鉄、市バスを利用出来る様にする方針があるが、名古屋市だけでシステムを作らないでほしい。
- ・車両火災などに備えた防火対策を強化すべき。
- ・車社会と言われる名古屋で公共交通が競争力を持つためには、スピードや利便性などで優位性を持つ必要があり、駅間のスピードアップを図り所要時間を短縮したり、出口から乗り場までの動線を改善したりすることが必要である。
- ・Uber や相乗りタクシーが書いてなく考慮に入れて欲しい。そして他国や他地域の導入状況や問題点抽出もして欲しい。
- ・市内の大型商業施設への利用客の送迎を目的として運行しているシャトルバスを、今後運転士不足に対応するためにも送迎用から更に進化して、市バスの走っていない地域の足を守る取り組み

をしてはどうか。

- ・市バスでも、名古屋市の隠れた文化財や〇〇の出生地など案内したらどうか。
- ・防犯カメラやドライブレコーダーを撤去してほしい。
- ・名古屋市立の小中学校は公共交通を利用したの通学を禁止し、外出時には保護者のマイカーを利用している。名古屋市交通局は小学生対象のイベントをやめるべき。
- ・全国でバス運転手不足により県庁所在地でもバス運行は休日は全て運休していたり、全便不定期運行となっている中、公共交通空白地は考える必要はない。
- ・名古屋市の地下鉄車両は、汚れている。
- ・他の都市圏では、主力の公共交通は民間事業者で運営されており、交通局である必要はない。
- ・都営浅草線は相互直通運転をしている鉄道事業者が多く、車両形式が多岐に渡るため、車両の大規模改修を必要としないQRコードを用いたホームドア制御システムを採用しているので、鶴舞線でも導入してはどうか。
- ・名古屋市営地下鉄の鉄道車輪について標準車輪を使用してほしい。
- ・地下鉄終電延長運転や市バスの深夜便について、今後廃止を含めてどうするのか考えてほしい。

【市の考え方】

<その他>

■公共交通の安全・安心や利便性・快適性の向上については、今後も関係者と連携・協力しながら取り組んでまいります。