

第 15 回名古屋市交通問題調査会（書面開催） 名古屋交通戦略 2030 答申（案）に関する主なご意見と事務局の考え方

下記、2 月 2 日～8 日と 2 月 10 日～15 日のご意見をまとめて掲載しております。

安全・安心について
・ 答申（案）の本文中には、「安全・安心」の言葉が多数出てきています。P1 のみ順番が逆ですが、何か表現に狙いがあるのでしょうか。
考え方
・ ご指摘の文章は、H23 に策定の「なごや新交通戦略推進プラン」の記載内容を表現したものです。「なごや新交通戦略推進プラン」では「安心・安全な」というキーワードを使用しておりましたが、今回の答申にあたり、専門部会委員から「安全・安心」の順番が良いのではないかと意見があったため、該当部分以外は「安全・安心」の順番で表記しています。

関係者との連携について
・ P74 のコラムのタイトルは「関係者が連携した取組」とあるが、「関係者」という文言に違和感がある。
考え方
・ P73 推進体制と進捗管理のページの中に、関係者についての説明を記載しております。

外国人の視点について
・ 交通問題調査会では委員の構成に女性、外国人の視点としての委員の参加が必要だったと考える。
考え方
・ 交通問題調査会の委員構成につきましては、今後の参考とさせていただきます。

ガイドウェイバスの自動運転への転換について

- ・ガイドウェイバスは、先進的ではあるが、この存在をもって、すべての交通課題がクリアされている訳では、決してない。利用者の利便性・経済性などは、今後も検討課題として認識されることを強く要望する。

考え方

- ・ガイドウェイバスは、整備時点の先進的な技術を導入し、一般的な路線バスに比べて高い定時性・速達性・輸送力を実現しましたが、特殊なバスを使用し、制度面では軌道法を適用するなど、一般的な路線バス事業とは異なる収支構造となり、運賃に割高感を感じる方が多いと認識しています。また、名古屋市のみに導入されたため、ノンステップ化などの改良や増車が困難な状況となっています。
- このような、ガイドウェイバスの課題を踏まえて、自動運転技術の導入を検討してまいります。

技術の横展開について

- ・答申（案）P47 もしくは P45 に「これらの取組を全国的に波及させるよう努める。」という表現を追記したい。

考え方

- ・P44 「公共交通ネットワークの持続性を維持していくため、公共交通への自動運転技術の実装を全国に先駆けて行い、日本をリードしていきます。」の部分に、横展開に関する視点を包含しております。

最先端モビリティ都市の実現に向けて
・展開 1 以下で各々「早急に実施する重点的な取組」が明記されているが、5 年以内や 10 年以内というように、ある程度の幅を持たせたうえで時間軸を明示するなど、可能な範囲で具体例を示すことができれば、実現に向けて大きく前進するのではないかな。 ・「展開 3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成」において、「早急に実施する重点的な取組」として挙げられているが、道路空間の再配分も含め、現時点で有効活用できそうな箇所の具体例を提示した方が、次のアクションにもつながりやすくなると思う。
考え方
・新型コロナウイルス感染症や自動運転技術をはじめとした最先端技術など、日々めまぐるしく社会情勢が変化していることから、今後、行政計画を策定していく中で、関係局と連携し、実施施策の中で検討させていただければと考えております。

指標について
・2050 年までに二酸化炭素排出量を実質ゼロに向けて、公共交通と自動車の利用割合を 3:7 から 4:6 へさらに加速するよう数値目標の記載、緑被率も交通問題の立場からも道路空間における緑被率も目標を持つべき。
考え方
・指標につきましては、今後、行政計画を策定する中で検討させていただきます。

新型コロナウイルス感染症による影響について
・新型コロナウイルスで移動を控え、公共交通離れと自動車利用増の動きについて、どう考え、対応していくのかはリニア開業に向けた交通環境の形成よりも緊急を要する課題ではないか。 ・P24 の新型コロナウイルス感染拡大による影響では、「生活スタイル・移動に対応した交通環境の形成と公共交通の持続性を高めるための取組が必要」としているが、交流人口を増やすことが解決策ではなく、変化していく生活スタイルを認識しながら、出勤ピークを避ける企業への支援、敬老パス等の利用促進等で日中（高齢者、障害者）出かけやすい交通施策を方向性として盛り込むべきと考える。
考え方
・新型コロナウイルス感染拡大による影響で公共交通利用者が減少していることにつきましては、行政計画を策定していく中で、関係局と連携し、施策についても議論していきたいと考えています。

次世代自動車の普及促進について
・(2 章でも EV 化が全く述べられていません) 2 章に、世界の EV 化に関する内容を追記、および、P.38 の 1－③の「燃料電池自動車をはじめとした次世代自動車の普及促進」の部分を、「電気自動車や燃料電池自動車をはじめとした次世代自動車の普及促進や、それを支える充電設備や水素ステーションなどのインフラ整備など、」としていただきたい。
考え方
・名古屋市においても、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車の 3 種類のゼロエミッション車を新車で購入する際、費用の一部を補助する制度を新たに設けるなど、環境負荷の小さい自動車の普及策を予定しています。 ・今後、さらなる普及促進に向けて関係局と連携してまいりたいと考えています。

推進体制について
・推進体制と進捗管理について、全体に対する推進責任者を明確にして頂きたい。かつ、今回の戦略に基づき今後作成するアクションプランの進捗状況を、広報なごやに定期的にアナウンスするようにして頂きたい。
考え方
・答申案の推進体制と進捗管理につきましては、交通問題調査会における役割を示しております。また、進捗状況は現在の取組も HP にて定期的に公表しており、今後も継続していきたいと考えています。

超高齢社会への備え
・展開 4 の「ラストマイルを担う移動手段」については、地域の交通課題の解決に向けて、地域自ら考えていくこととされ、「交通を考えるきっかけを作ること」程度にとどまっており、実際は、道路インフラ整備や自動車乗り入れ規制等、大きく踏み込んだ方針も必要。その点で、展開 1 と比較して、戦略が乏しいのではないかと。 ・超高齢社会となる。そのため、各区によって異なりますが、高低差がある地域課題にも向き合う必要があるのではないのでしょうか。
考え方
・P67 地域の特性に応じた交通課題の解決に向けて、地域自ら考えていく仕組みである地域主体のまちづくりと連携し、取り組むことが重要だと考えております。 ・地域の意向を把握しながら、地域主体でまちづくりを考える中で、交通に関しても、どのようなケースが考えられるか検討していきたいと考えております。

データ活用について

- ・P.39の「データプラットフォームの活用など」の部分を「API やリアルタイム情報の提供も含む、データプラットフォームの活用など」としていただきたい。また、P.59の「運行ダイヤ等の基盤データのオープン化によって」を「運行ダイヤや運行状況等のデータの API 提供によって」、と具体化できると良いです。
- ・「交通データの利活用」や「そのプラットフォームの必要性」、また「行政によるデータ利用を考えている企業連携の場の提供」などデータ利活用への取り組みを本交通戦略に盛り込むべきとの提言があったが、本答申（案）には十分に反映されていないのではないかな。
- ・P54〈展開2〉の〈主な取組〉の中に「交通データの積極的な利活用と実証・実験の場の提供」を是非とも加えたい。またそのための当面のアクションとしては、
 - ・交通データのオープン化とプラットフォームについての委員会設置
 - ・交通データの専門担当官の採用・配置
 - ・交通データの利活用にかかわる新規参入企業と行政との連携の機会設定
 - ・交通データサービス等の実証・実験の支援
 - ・他都市（国内外）との交通データの利活用の協議会設置
 など最先端であるために早急に進めるべきと考える。
- ・MaaSの取り組みについては、民間が作ることが一番と思うが、個人の情報や個々の事業者の情報の取扱いに留意していただきたい。

考え方

- ・専門部会でも議論させていただき、P33にデータプラットフォームの構築等について示させていただきました。ご意見のとおり、表現しきれていない部分に関しましては、行政計画を策定していく中で、今後も検討を進めてまいります。

南海トラフ巨大地震への備え

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・交通の先端技術化やデジタル化が進めば進むほど、自然に任せておくと、人間個人の交通リスクへのレジリエンス能力が衰えてしまうのではないのでしょうか。 ・港、南、中川、緑など、南海トラフで甚大な被害が予想される区の人々、若者に意見を聞いていただきたい。 ・「道路被害を想定し、う回路の確保も含め、道路啓開のネックを洗い出し、潰しこむ」というような方向性が見えるようにして頂きたい。 |
|--|

考え方

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・本編 P54 展開2 持続可能な公共交通ネットワークの形成に、災害への備えについて視点としては包含していることから、関係局と連携して取り組んでまいります。 |
|--|

まちづくりと交通の連携について

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・都心ゾーン、駅そば、郊外という考え方については、人口減少にともなって効率よく人も交通機関も施設も集約していこうというもので今後の事を考えると必要なことであり駅そばについては利便性も良く便利だと思うが、特に、郊外では移動をどうしていくか考えてほしい。 ・「なごや集約連携型まちづくりプラン」と連携して進めていただきたい。 |
|---|

考え方

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成に、地域自ら考えていく仕組みである地域主体のまちづくりと連携し、取り組むことが重要だと考えています。 ・まちづくりと交通は密接に関連することから都市計画の部署とも連携しながら行政計画の策定を進めていきたいと考えております。 |
|--|

モビリティ教育の必要性
・交通安全・意識のバリアフリーに関する教育や啓発、環境にやさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントの推進に加えて、個々が人生設計とともに自分の一生涯の移動手段を計画する「モビリティ教育」が必要になってくると思います。
考え方
・子どもの頃から、公共交通に慣れ親しんでもらうことなど、環境にやさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントを示しております。 ・ご意見を踏まえて、様々な視点における教育についても参考にさせていただき推進してまいります。

書面開催について
・今回の「名古屋交通戦略 2030 答申（案）に関するご意見」は多方面からの議論や提言が集約されており、名古屋交通戦略 2030 答申（案）に対する指摘事項としては大筋網羅させているのではないかと。ただ、大変多岐にわたる指摘のため、最終答申に盛り込むべきものを取捨選択せざるを得ないことが想定されるが、盛り込まれなかった指摘事項や意見について整理して議事録に添付されるような形で残すことが必要と思う。
考え方
・ご指摘の通り、多岐にわたる意見のため、このような形で指摘事項や意見を事務局で整理し、事務局の考え方を示すことで、記録に残させていただきます。

その他ご意見

- ・自動運転、無人化運転に伴い運転手等の人が居なくなるということがあると思うが、SDGs を意識した「誰一人取り残さない」社会の実現に向けて、障害をお持ちの方や高齢者の人にやさしい交通環境を実現して欲しい。
- ・市民の交通に対する利便性の向上をどこまでも追及し、かつ、コストを持続可能な運営に適したものにすることも重要で、例えば市バスであれば、乗降客が多い幹線や朝・夕の時間帯の便以外の路線では、燃料消費が少なく、普通 2 種免許で運転できる、小回りの利いた小型車両を導入することで、運転コストを削減し、人手不足解消も図ることができることから、乗降客数データから路線に適切と思われる小さな車体で巡回バスのような路線に切り替えることが有効と考える。
- ・駅の近くなのか、少し離れた場所になるかは別として一定の台数の駐車場の確保を考えていくことが重要だと思う。
- ・電動キックボードは、自転車と同じ扱いになり、街中ではより混乱する可能性があることから、規制するというよりは正しい乗り方、利用の仕方を指導、広報していくことが重要と思います。
- ・早急に実現する重点的な取り組みには、名古屋駅周辺における交通機能強化、S R T 導入、ガイドウェイバスの自動運転技術の実装等が提示されているが、これまでの既定路線を再掲したものであって、リニア開業と新技術開発に過度に期待をかけ過ぎており、交通を取り巻く環境の変化を分析した戦略とは言えない。
- ・リニアについて地元の理解を得られないことから静岡工区の着工のめどが立たず、外環道大深度地下工事による崩落事故を受けリニア工事そのものの安全性が問われていること等を直視すれば、交通戦略 2030 にリニアインパクトを掲げるのは時期尚早と考える。
- ・リニア中央新幹線開業を踏まえて、もう少し広域的な視点が入れると良かった。
- ・どこまでも「安全な運行」で「利便性を向上」させ「持続可能なコスト」を目指すことが、市民のニーズにお応えすることであると思います。将来、どんなに高性能な危機が登場しても、この事だけは普遍的であると思います。
- ・R5 以降の人口減少の見通し、すなわち生産年齢人口の減少は極めて心配であり、それは、同時に、当該エリアの労働力不足にも直結すると考えられる。市営地下鉄・JR・近鉄・名鉄は、単なる輸送提供だけに終始せず、名古屋以外へ貴重な労働力を流出させないような（必要ならば、新駅なども設置して）名古屋圏発展を持続的に

支える協力体制を構築していった欲しい。

- ・高齢者の事故が背景となり、クルマの運転の可否判断、スキルアップ見直し、踏み間違い防止装置などのついた車への買い替えなど運転寿命の延伸と緩やかな免許返納の仕組みづくりが必要になってきています。
- ・「展開3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成」において、「沿道・界隈と連携した歩きたくなる都市空間による賑わいの創出」は「早急に実施する重点的な取組」として挙げられているが、道路空間の再配分も含め、現時点で有効活用できそうな箇所の具体例を提示した方が、次のアクションにもつながりやすくなると思う。
- ・「最先端モビリティ都市の実現に向けて」、名古屋市としてどのような交通施策を展開できるか、ということである。リニア中央新幹線開業を睨んで、リニアとシームレスにつながる、ということは重要な施策ではあるが、ある意味、当然行うべきことである。それを実現させることによって、グローバル社会の中でどのような名古屋圏の未来像を描くことができるかという積極性と戦略性についての言及があると良いのではないか。シームレスにつながるべきは、リニア中央新幹線をきっかけとしてうまれる、アジアや世界であると考ええる。
- ・他の委員から指摘のある通り、本市だけで検討するだけでなく、それぞれの地域性はあるが、他都市の交通データ、公共交通ネットワーク等で参考となる部分があれば、直ぐに検討する姿勢も、今後の都市形成に必要な視点ではないかと思います。

考え方

- ・行政計画を検討していく中で、委員からいただいた意見を踏まえ、今後各個別の施策に繋げていきたいと考えております。