

第1回 名古屋市交通問題調査会 第1専門部会 議事概要

日時：令和元年10月28日（月）15:00～17:00

場所：名古屋市役所 西庁舎12階 第10会議室

議事次第：

1. 開会
2. 議題
 - (1) 新たな総合交通戦略の基本方針について
 - (2) 基本方針ごとの『目指す姿・施策の方向性』について
 - (3) その他
3. 閉会

議事概要（議題部分）：

- (1) 新たな総合交通戦略の基本方針について

- | | |
|-----|--|
| A委員 | <ul style="list-style-type: none">・名古屋市総合計画2023の重点戦略のうち、戦略1として、「子どもや親を総合的に支援し、未来を担う人材を育てます」とあり、このことは交通分野にとっても重要であることから、新たな交通戦略の中にも取り入れて頂きたい。・子どもや親といった当事者の方々から生の声を聞き、新たな交通戦略に意見を反映できるといいと思う。親子世代はキッズステーション、子ども・若者世代は青少年交流プラザでよく集まっており、そういったところでのヒヤリングや、高校生・大学生の意見もヒヤリングされるといいと思う。・また、貧困世帯の子どもたちは公共交通に乗ったことがないことが多いため、そういった方々にも配慮した交通戦略としてほしい。これについても、当事者や貧困世帯の子どもたちを応援・支援している企業の方々にヒヤリングされるといいと思う。 |
| 事務局 | <ul style="list-style-type: none">・子どもたちへの公共交通に乗る機会等に関する現在の支援としては、名古屋市交通局による中学3年生を対象とした応援きっぷの配布や小学2年生を対象とした乗り方等に関するパンフレットの配布といった取り組みを行っている。・また、交通に関する全市アンケートをこれまでも行っており、さらに今年も行う予定としている。そういった中で様々な意見を把握できればと思っている。 |
| 議長 | <ul style="list-style-type: none">・子どもの視点は基本方針よりも、施策の方向性の中に入れていく方がいい。 |

- B委員
- ・“必要な視点”の中に災害に関する要素を入れてはどうか。最近の台風での被害のこともあるが、被災した後、いかにスムーズに復旧できるかといったことは今まであまり意識してこなかったことだと思う。
- 議長
- ・災害は今非常に注目されており、とても大事な要素であるため、“必要な視点”の中に入れて方がいい。
- C委員
- ・“必要な視点”の中に「SDGs」があり、ここに災害を含め様々な要素が包括的に入ってしまうため、見せ方を工夫する必要があると思う。
 - ・また、子どもはすごく大事なキーワードだと思う。基本方針1は誰にとっても「わかりやすく・使いやすい交通」という認識を持っており、ここに子どもや高齢者、障害者などさまざまな人が対象となるイメージである。
- 議長
- ・SDGsは社会全体の総括的な、ある種のチェックリストみたいなものだと認識している。その中で名古屋にとって何が大事かを表現した方がいい。
 - ・“必要な視点”のうち新技術や公共交通の活用は方法論であり、他項目とのバランスが悪い。
- D委員
- ・基本方針の中に「交流」というキーワードが必要だと思う。やはり交通を使うことによって人々が交流し、まちがにぎやかになるということもあると思う。
 - ・SDGsとの関係性は、施策の方向性がどのターゲットに該当するか整理した方がよい。
 - ・基本方針1の目指す姿について、冒頭の「高齢者をはじめ」となっているが、これから100歳時代にもなって、元気な高齢者の方も増えていくことから、高齢者より先に障害のある方を入れてはどうか。
 - ・「過度に自動車に頼らず」となっているが、頼っていることはいけないのではなく、頼らなくてもよいという言い方としてはどうか。
 - ・基本方針1のイメージ図は一般の方々にはわかりにくいため、答申にも載せるなら説明が必要だと思う。特にMaaSは図だけでは理解できないと思う。
 - ・バリアフリー化された旅客施設のイメージにエレベーターが書いてあるが、エレベーターの場所がどこにあるかわかりにくいこともあるため、整備だけではなく案内も重要だと思う。
- 議長
- ・1-①に「誰もが」とあるが、交通計画に「誰もが」という言葉を入れることに違和感がある。「誰もが」だと自分で動けない寝たきりの方なども対象となるように捉えることもできるが、通常の公共交通としてどの範囲までを対象とするかが重要である。また施策を考える上で福祉部署との連携も重要である。
 - ・基本方針1のイメージ図について、左下の図は詳細となっているためバラ

ンスが悪い。

- 事務局
- ・対象としては、公共交通が利用できる方といった観点から、基本的には自立して移動できる方になると思う。ただし、障害をお持ちの方など、一定の補助が必要であっても、移動できる方は対象となると考えている。
 - ・また、基本方針1の目指す姿に「過度に自動車に頼らず」と入れた理由としては、本市は他の大都市と比べ自動車利用が多く、従来より自動車から公共交通利用への転換を促進する施策を行っていたことが背景にある。
- 議長
- ・自動車は便利なのでどこでも・いつでも行けるが、車を持っていない方や使えない方でもある程度必要なことはちゃんとアクセスでき、そのことによってある程度以上の生活が送れる社会とすることが必要だと思う。
 - ・バリアフリーについて、名古屋市は市バスが100%ノンステップとなっており、地下鉄駅も全駅エレベーターが設置されており、他の都市から羨ましいと思われるほど取り組まれている。そのため、他都市に比べたら移動しやすい環境となっているが、より便利に・楽に移動できるようにするにはどうすればいいかは考えていく必要はある。
- E委員
- ・基本方針自体が市民にとってわかりやすいものとした方がいいと思う。“必要な視点”に高齢者はあるが、障害者や子どもも同様に重要な要素であり、その方々のことも考えていることがわかるようにした方がいいと思う。
- 議長
- ・SDGsは国の交通政策基本計画と同様の位置づけとして記載してはどうか。
 - ・“必要な視点”は“特に注目する視点”として、考えないといけない視点を厳選して書いた方がいい。
- D委員
- ・“必要な視点”にある「SMR」などは一般の方にはわかりにくいいため、わかりやすい言葉にした方がいいと思う。
 - ・「環境にやさしい」という表現もイメージしにくいと思う。
- 議長
- ・「やさしい」以外とすると狭い意味合いになってしまうこともあり、この表現が適切だと考える。
- C委員
- ・基本方針に関連する部分として、名古屋市総合計画2023の各戦略の該当部分に下線が引かれている。形容詞の部分に下線が引かれているが、各戦略の目標に対し交通面でどのように支えるかを整理した方がいいと思う。
 - ・委員から提案のあった「自動車に頼らずとも生活できる」だが、こちらの方がよりハードルが上がり、相当難しいと思う。
- 議長
- ・議題1についてとりまとめた。
 - ・基本方針について特に本質的な意見は出なかったが、誰にとってというところがわかりにくいとの意見があった。基本方針には誰にとってのということを書かなくてもよいと思うが、どこかではきちっと、どこまでをこの計画で責任もってやるかについて書く必要はあると思う。

- ・SDGs は交通政策基本計画と同様に、前提となるような位置付けとする。
- ・「安心・安全」を「安全・安心」としてはどうか。安全あつての安心であり、安全の方が先にした方がいい。

- D委員
- ・災害の要素は基本方針には入れないのか。
- 議長
- ・災害については、必要な視点（特に注目する視点）として、「激甚化する自然災害への対応」を入れることとしたい。

(2) 基本方針ごとの『目指す姿・施策の方向性』について

- C委員
- ・1-②のユニバーサルデザインは安心にもつながるため、基本方針2としてもいいのでは。
 - ・「わかりやすく」に直接結び付く施策の方向性が無いように思える。
 - ・「使いやすい」とあるが、鉄道の券売機でクレジットカードが使えないことは、外国人にとってかなりのバリアになっていると思う。
 - ・関連する施策の柱として、現時点は名古屋市総合計画 2023 のものを記載しているが、必要ならばそれ以上のものも入れてはどうか。
- 議長
- ・旅行者向け券売機もいいが、キャッシュレス化の方が重要ではないか。他都市の交通計画ではキャッシュレス化に触れているところもある。わかりやすさといった視点において、キャッシュレス化やMaaSは無視できない。
- B委員
- ・自転車の取扱いをどうするかもポイントとなる。自転車の要素は2-②に自転車通行区間の整備、3-①に都心部自転車対策の推進と両方にある。
 - ・過去には都心部のにぎわい創出や自動車利用の抑制として名チャリ（社会実験）を行っており、今後どのようにシェアサイクルを展開していくか検討するデータはあると思う。
 - ・また、今後パーソナルモビリティ（セグウェイ、キックボードなど）等の多様なモビリティがまちに出てくると、自転車は逆に邪魔な存在になることもある。自転車利用を増やすべきなのか減らすべきなのか方向性のある程度整理する必要があると思う。
- 議長
- ・現在、緑政土木局にて自転車活用推進計画の策定に向け取り組んでおり、しっかりと連携していけたらと思う。
 - ・名古屋にとっては、自転車は名脇役としての位置付けであると考えている。
- F委員
- ・自転車を推進していくのか、抑制していくのかがわかりにくいので、しっかりと整理した方がいいと思う。その際、自転車単独で考えるのではなく、他の交通モードとの連携もあわせて考える必要があると思う。
 - ・各施策の方向性を考える上で、10年後を見据えるのか、30年後を見据えるのかで大きく話が変わってくると思う。
- 議長
- ・30年後の目指すものも見据えつつ、長期・短期も踏まえ今後10年間での

施策の方向性を考えていくことがいいのでは。

- D委員
- ・自転車は今後も重要だと思う。例えば電車内への持ち込みなど、他の交通モードとの結びつきも重要である。
 - ・基本方針2の目指す姿について、交通事故と自然災害が一文となっているが、同じ安全・安心でも中身は全く異なるため分けた方がいいと思う。
- 議長
- ・将来的に自動車や自転車をどの程度自己所有しているかについても考慮する必要がある。移動の足として利用している人は自己所有からシェアリングに移行していくと思う。
 - ・今後10年間で、マイクロモビリティ（セグウェイ、電動キックボードなど）がまちに入ってくるとするため、その際に道路空間をどのように使っていくかは考えていく必要がある。
 - ・基本方針1と2が重なっているように見えるといった意見もあるが、誰もが移動しやすい・ユニバーサルデザインは基本方針1、安全・安心といったところは基本方針2としてしっかりと位置付けた方がいいと思う。
 - ・自動車に過度に頼らないための一つとして、ラストマイル対策が必要であり、徒歩・自転車やグリーンスローモビリティの活用等が中心となる。
- E委員
- ・障害者の視点から、ユニバーサルデザインは災害時のことも考慮する必要がある。災害時に障害者の方にも、適切に情報提供されることが必要である。
 - ・障害者が移動する際には自動車に頼らざるを得ない人もいるため、シームレスやドアツードアでハブ機能を有する停留所・駅にアクセスできるといったことも求められている。
 - ・ユニバーサルデザインタクシーは乗降する際に時間・スペースが必要となり、名古屋駅でも乗降スペースが狭い等により利用できないという課題がある。
- 議長
- ・災害時において、鉄道は電気がストップすれば走行不能となってしまいが、バスはそれぞれ単独で走行可能であり災害に強い。どのように活用していくかもポイントになる。
- G委員
- ・地震はいつ起こるか分からないため、発生してからの対応を考えることが多い。台風などの風水害は事前にいつ来るかわかるため、事前の対応を考えることができる。台風19号の時は土日だったため、早めの計画運休が行われたが、平日だったら計画運休に、躊躇が生まれたと思う。
 - ・帰宅困難者対策として、名古屋駅周辺は計画（都市再生安全確保計画）が策定されている。この計画では24時間で帰宅困難者は他地区に移動となっているが、これは徒歩で移動するのか、鉄道等が動いていることを前提としているかで変わってくると思う。計画運休と合わせて考えたい課題だ

- 議長
- ・帰宅困難者については道路空間再配分を考える上で重要な視点。
 - ・計画運休のやり方は今後も考える余地はある。
- 事務局
- ・目指す姿については、もう少し丁寧な表現にしたいと思う。また、イメージ図は答申までには修正したいと思う。
- 議長
- ・施策の方向性の中には無いが、路上駐車をどう減らしていくかも重要。
 - ・取り締まりの強化や道路構造など様々な手法があると思うが、道路空間の活用を検討する上で非常に重要。
- 事務局
- ・監視員により、路上駐車は減ってきている感覚はある。
 - ・都心部だと荷捌きによる路上駐車が多い。コインパーキングをうまく活用できるといいと思う。
- 議長
- ・都心部では、荷捌きなどの物流の分野において新しい仕組みに積極的にトライしていくこともいい。
- A委員
- ・2-②の関連する主な施策の柱に「安心して歩ける歩行空間の確保と自転車通行空間の整備」とあるが、お年寄りの自転車利用者はふらふらしていて、ドライバーからすると危険だと思う。子どもやお年寄りは歩道をゆっくり走行した方が安全だと思う。
 - ・以前、自転車レーンを歩いている高齢者の方がおり、理由を考えてみたが、もしかしたら、高齢者にとって、点字ブロックがある歩道はつかかりやすく歩きにくいのかもかもしれないと思った。
- 議長
- ・自転車の走行は原則車道となっているが、道路の使い方を考える必要はある。
 - ・歩道については、様々な人の交流を生み出す滞留空間をつくることも必要になってくる。
- B委員
- ・「災害に強い交通体系」の交通体系は、どこまでを対象としているか。
 - ・名古屋は周辺都市から通勤・通学されている方や東京や大阪へ移動されている方が多くを占めており、災害時に交通ネットワークが寸断されると大きな影響がある。
- 事務局
- ・市内にある公共交通の全てに加え、周辺都市とのネットワークも考慮する必要があると考えている。
- C委員
- ・災害に強い交通体系として、リダンダントなネットワークの形成は重要だと思う。これは、効率性とは相反するが、代替経路の確保はとても重要である。
 - ・2-①の関連する施策の柱は地震のみとなっているが、風水害についても必要だと考える。
 - ・安全・安心として、通学路の安全対策も重要だと思う。
 - ・地下鉄駅など、表面的にはバリアフリー化は進んでいるが、使いにくい・

わかりにくいことが多いため、真のバリアフリー化が必要だと考える。

- F 委員
- ・通学路の安全対策はとても重要だと思う。
 - ・リニア中央新幹線の開業や名駅再開発により、名古屋駅に人・車が集中することが予想されるが、そういった中で交通の安全・安心をしっかりと確保することはとても大事だと思う。
- D 委員
- ・全体を通しての意見となるが、基本方針の中にわかりやすい・効率的な情報発信といった視点が足りていないと思う。
 - ・1-②において、ソフト面での対策として広報・啓発となっているが、情報提供とするなど、もっとソフト面の重要性を強めるべきだと思う。
- 議長
- ・2-③について、交通施策の推進だと弱いと思う。「環境にやさしい交通づくり」としてはどうか。
 - ・リダンダンシーはキーワードとして施策の方向性に入れてもいい。
- C 委員
- ・新たな交通戦略は都心部まちづくりビジョンや集約連携型まちづくりプランを交通面で支える計画とすべきであり、都心部への自動車交通の流入抑制を打ち出していくべきである。
 - ・周辺都市との連携として、公共交通に関する広域的な組織を立ち上げてはどうか。
 - ・運政審答申路線の位置づけはどうするのか。
- 事務局
- ・既存の周辺都市との話合いの場も活用しつつ、答申後に考えていきたい。
 - ・運政審答申路線について、新たに地下鉄を整備することは難しい。3-②にある「基幹的公共交通の機能強化」としては、具体的にはSRTやガイドウェイバスの自動運転導入を想定している。
 - ・また、高齢化を支えるため、新たなモビリティサービスを活用したラストマイルについて今後検討していくべきだと考えている。
- 議長
- ・公共交通に関する広域的な組織はあった方がいい。
 - ・地下鉄の新設は難しいことは理解できるが、何かしら別の施策で担保していく必要はある。
- E 委員
- ・水上交通について、中川運河を運行しているクルーズ名古屋はバリアフリー対応となっていない。対応するには船を改造しないといけないなど、難しいと聞いているが、取り組んでもらいたい。
- 議長
- ・お年寄りが出掛ける人が増えているが、若者が出掛けなくなっている。そのため、老若男女様々な方がもっと出かけたくなるまちづくりを行う必要がある。
 - ・様々なモビリティによっていろいろな行き方があり、それぞれの方法で移動することが楽しいまちづくりを目指すべきである。
- D 委員
- ・「交流」がキーワードとなるため、どこかに入れてはどうか。

議長 ・「交流」は意識しないとイケない言葉である。

(3) その他

・事務局より、今後の予定について報告

以上