

第2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2年7月31日（金）10:00～12:00

場所：名古屋市役所 西庁舎 12階 西 12C 会議室

議事次第：

1. 開会

2. 議題

(1) 新たな総合交通戦略における具体的施策と実現を目指す人の動き・交通環境について

(2) 専門部会の運営について

(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における具体的施策と実現を目指す人の動き・交通環境について

- A委員
- ・ 代表的なピクトグラムについて、子育て世代、高齢者や障害者の方々に確認して、分かりやすい・分かりにくい箇所をヒヤリングしてみるのはいかがでしょうか。
 - ・ ヘルプマークを付けている方に対して、若い人を中心に、どのようにお声かけするかが分からないのではないかと思うため、教育現場とも連携していくべきである。
 - ・ 自転車通行帯を歩いている高齢者がおり、車を運転していると危険を感じる。なぜ自転車通行帯を歩いているのか高齢者に聞いてみるのもいいと思う。
 - ・ 帰宅困難者対策について、名古屋駅では対策が進んでいると聞いているが、高校生、大学生などの学生が学校に泊まらなければならなくなったときに何が必要かということに関係者にヒヤリングし、対策を行うことも大事だと思う。
- B委員
- ・ 新型コロナウイルス対応を考えると、避難所の考え方も全く変えざるを得ない。これまで、小中学校では指定避難所としての体育館に収容可能とされてきた人数は、ウィズコロナでは、大幅減せざるを得ず、入りきれなくなった人はどこへ避難するのか？在宅避難や車中泊も増えるだろうが、公共交通機関の施設に長期的に留まる可能性についても検討する必要がある。
- 議長
- ・ 名古屋では密を避けることがネックになっているので、日頃からバスや鉄道を密

- にしないようにしつつ、何か起こったときの対策を考えていかなければならない。
- 事務局
- ・ ピクトグラムについて、名古屋駅ではトータルデザインとしてリニア中央新幹線の開通に合わせて、各事業者を中心として検討していると聞いている。
 - ・ 高齢者にとって歩道が歩きにくいために自転車通行帯を歩行しているということであれば、何かしらの検討は必要となる。そうした市民の声も取り入れていきたいと思う。
 - ・ 帰宅困難者はこれまで名古屋駅等の駅を中心に考えてきた。交通で移動している途中の方をどうするか、高校生や企業などの通勤・通学者をどのようにとらえて、家に帰らせるのか、とどまらせるかも含めて、防災・減災と関連させて考慮していきたい。
- 議長
- ・ 地下鉄のピクトグラムについて、現時点ではいわゆる標準的な仕様を使っているが、規定ではこうきまっている、というだけでは、上から押し付けているのと同じである。日本人の場合、漢字で記載されていけば直感的にわかるというメリットもある。ピクトグラムと漢字は併用した方がよいのではないかと思うが、実際の利用者に話を聞きながら、変えていかなければならない。
- C委員
- ・ 新型コロナウイルスにより、世の中がいろいろ変わる中で、交通戦略については半年前の状況ならこのままでもよかったが、今は状況が全く異なっている。公共交通に求めるものが加わってしまったと感じている。
 - ・ 資料に書かれている内容は問題ないが、決定的に変わったのは、「密をつくれない」ということである。そもそも経済の原則は「密は金なり」であり、密をつくって経済成長をするのが従来の方法であった。東京や名古屋の栄でもわかるように、まちづくりのフェーズにはこの原則があったが、今回の新型コロナウイルスでこの原則が変わってしまった。
 - ・ これからの公共交通に求められるものとして安全性や定時性、快適性等が挙げられる中で、安全性については、従来はホームドア設置、事故を起こさないといった項目があったが、「密をつくらない」が重要な、他の項目よりも上位のキーワードとなってしまったことを意識しなければならない。
 - ・ どのように密をつくらないようにするかとして、アプローチは 2 つあると思われる。1 つ目は容量を増やすことであり、走っている車両を増やすことや駅のサイズを大きくすることにより、空間を拡張することであるが、これは非常に費用もかかり現実的ではない。もう 1 つの方法としては客を減らすことであり、トータルの利用者数を減らすわけではなく、例えば時差通勤や混雑時の料金を値上げすることによって、密になる時間をずらす、モードシフトをさせることである。場合によっては、そもそも栄に商業施設やオフィスを作らない、という考えも必要かもしれない。

- ・ 以上については交通だけでは議論できることではないが、交通を考慮した場合、現実的には、利用者数を減らしても持ちこたえられる公共交通のあり方を考えることが重要である。従来の利用者数を前提にするのではなく、1-3割減ることを前提に、事業維持ができるようなシステムが求められる。公共交通を維持できるのかどうかの視点は、交通政策の範疇ではない可能性もあるが、今回の議論でも必要な視点であると感じる。
- 議長
- ・ 6-7月の公共交通利用者については、様々な分析から見ると以前より1割は減ることは確実であり、基本的にどの事業者も赤字となる。既に値上げをさせて欲しいとバスやタクシー事業者が国土交通省に申し入れているところもある。
 - ・ 密になるところや時間は料金を上げるなどにより、なるべく密ではないところへ移動してもらおうということや、定員制ということも考えられる。
 - ・ 混雑状況の把握については、MaaSをうまく活用することにより、例えば定員に達した時点で情報提供や経路検索から外し、これ以上利用者を乗せない工夫も可能となる。そうしたことも前提にして、仕組みを構築する必要がある。
 - ・ 混雑については、新型コロナウイルス以前から検討すべき事態であった。朝夕の利用者の集中は、非効率な側面があるので、今後都心では分散して動くことがしやすい・してもらえるような仕組みを考えることが必要であり、これにより結果的にローコストになる可能性がある。
- 事務局
- ・ これまで、交通需要マネジメントとしては人口増加の中で増加する交通需要をどう受け入れるかを検討してきており、人口減少や交通需要が減るといった視点はなかった。
 - ・ 時差出勤や料金の変動など、今後も公共交通が維持できるような仕組みについてもこの専門部会でご意見を頂きたいと思う。
- 議長
- ・ 普段意識せずに東山線に乗ってしまうが、桜通線など並行する路線へ分担させることも考えなければならない。到着が多少遅くなっても混んでなければよい、という意識が市民に広まれば混雑分散につながる。
 - ・ これにより、場合によっては桜通線も増発し利便性を上げる必要が出てくるかもしれない。
- D委員
- ・ 資料で書かれている内容は、すべて重要なことである。
 - ・ 公共交通を中心とした移動の活性化やラストマイルに対応した交通システム等の導入については、目指すべき方向性として重要だが、それ実現していく手段として書かれているような内容については見直しが必要である。
 - ・ これからは1度決まったことをそのとおりに進めるのではなく、時代の状況に対応してソフトがバージョンアップできることも考えて基盤を整備することが重要である。
 - ・ まちづくりにおいては、これまでの評価が通用しない時代となった。バス停や地

下鉄が密か否かの情報も、評価の対象になりうる。公共交通のソフトがバージョンアップできる仕組みを進めていくことが重要であると思う。

- ・ 安全安心はこれからさらに重要になる。今後は複合的な災害を考慮しなければならず、新型コロナウイルス+水害など 1 つの災害対応ではなく複合災害・感染を用語として加えるべきである。その際に、交通システムが複合災害にどのように対応できるのかを考えていく必要がある。
 - ・ 防災・減災ということが、公共システムにおいては何を意味するのかについても考えなければならない。例えば、耐震化で防災・減災が可能なかどうか、交通戦略において効果のある防災・減災が盛り込まれているのかを改めて精査した方がよいのではないか。
- 事務局
- ・ ソフト面でのバージョンアップについては、今後求められる情報が新型コロナウイルスの影響もあり変わってくることは認識しているので、資料に随時反映させていく。
 - ・ 市民が外に出歩くこと自体が少なくなることも想定される。今まで記載してきたような「まちのにぎわいの創出」を例として、何を情報として出すことが適切かについても考慮しなければならない。そもそも、人が出歩かないと公共交通の経営も厳しくなってくることから、専門部会の中でもいろいろとご意見を頂きたいと思う。
 - ・ 減災・防災について、今までハード面の整備として実施してきた耐震化等は、災害時であっても普段の機能を維持する面で大きな意味をもっており、災害に強い交通であるために必要な視点だと認識している。
 - ・ 今後は、情報が今まで以上に出しやすくなる時代であり、複合災害についても、事前にどう動くかも考えてもらいながら様々な視点を取り入れていきたいと考えている。
- 議長
- ・ 例えば通勤の際には、混雑していても行かざるを得ない状況の方もいると思う。
 - ・ 混雑情報はリアルタイムで出すだけではなく、データを蓄積して、例えば曜日や天候によって混雑予報ができるようにして、安全・安心な移動に役立つようにしていくことが重要である。
 - ・ データの集約は自治体がやれるとよい。今後民間企業もデータの集約を行うと思うが、自治体自体も情報を持ち、観測できるようにすることが重要だと思う。
 - ・ また、情報は価値があるということを考えると、名古屋市交通局がデータを持っていることが市にとってメリットになるかもしれない。
 - ・ 安心がこれまで以上に大事になったという話であるが、混雑など今まで何も思わなかったことが不安となってしまった。感染予防の対策、リスクの減少の対策においても情報が鍵になる。
- E委員
- ・ これまでの委員からの意見を踏まえ情報提供についてもっと重要だと考えるとき、特に関係するのは基本方針2の「安全安心で環境にやさしい交通」だと思う

が、現在の記載では、帰宅困難者対策や非常時の情報提供となっており、基本方針からは見えにくい。情報提供については一つの項目にしてもよいのではないかな。

- ・ 交通を考える際、ハード・ソフト両面が大切となるが、例えばハード面の対策を考えるにあたっては、現在何がどのように対応できていないのか検証したうえで改善が必要である。現状を把握したうえで、どこを改善していくかをわかりやすく表現した方がよい。
- ・ ソフト面では情報が重要であるが、安全・安心の中には新型コロナウイルス対策も入ってくると思う。非常時も含めて、混雑情報に応じた路線の変更の提案などをスムーズに提供することが重要であり、現状の計画ではきめ細かさが見えない。誰がどこに、誰に対して情報を出すのかを明示することが重要であると考える。
- ・ 例えば、新型コロナウイルス関連でいえば、消毒などを実施していても利用者にはその状況があまり見えていないために不安になる。実施していることや実証実験等の映像を流すといった取り組みが安心への重要な情報になる。

議長

- ・ 公共交通で感染は本当に発生しているのか、根拠データがない。もし発生しているなら、どうしたらリスクが下げられるのかも分からない。医学的根拠もなく、医学系と共同研究なども難しい状況である。
- ・ どの程度の密がいけないのかもわかっていないので、市にはそのためのデータをとって欲しい。

事務局

- ・ 情報提供については全体的に記載しているが、委員の皆様の見解としては一つの柱ということだと思う。
- ・ 誰が誰に情報を出すのかについて明確な記載はないため、全体構成も含めて検討する。
- ・ どの程度の密が危険なのかについては、市として調査分析できるかわからないが、公共交通を使ってもらう場合の混雑の度合いの許容範囲などを把握することは重要だと思う。

議長

- ・ 日本モビリティマネジメント会議(JCOMM)のポスターでは99%リスク低減可能なものもある。取り組みの紹介に関するポスターなどを我々も作っていて、効果があることを全面に出すか、対策をとっていることをアピールするかの二択になる。ソーシャルディスタンスの問題にもなるが、知見を活用しながら発信していくことが重要である。
- ・ 計画の立て付けに関して、環境や安全についてはSDGsが最もよいが、注意点としては、SDGsは最低限のボトムラインしか示していない。これを満たしたうえで、上乘せしていくという計画でなければならない。クリアすべき項目、より進めていくべき項目をはっきりさせる必要がある。SDGsはチェック項目としては使い

やすい。

- ・ さらに名古屋市として、特に有利な部分を伸ばし、弱いところを補強することを考えていくべきである。施策の方向性の分類はおとなしくなっているので、再検討する必要なのではないかと考える。
- F委員
- ・ 障害のある方の立場として、ピクトグラムについては配慮が必要な人や当事者の意見を是非聞いて欲しい。
 - ・ ソフト面について、例えば福祉乗車券が manaca に切り替わったときに当事者の方たちは結構混乱していた。ソフトがバージョンアップできたり、制度に合わせてシステムを変えていけるようになるといいと思う。
 - ・ ユニバーサルデザインについては工事中のことも考慮すべきである。最終的な計画においては様々な配慮がなされていても、工事中は配慮が必要な人にとってはどこに何があるのか分からないことがある。長い年月がかかる事業も多いので、計画中・工事中についても考えてほしい。
- 議長
- ・ 事業が長期化する場合、仮設や柵が残り、そのまままちが寂れていくということもある。
 - ・ 時間がかかるからこそ考えていかなければならない問題であるが、これは障害者だけではなくすべての方に当てはまることである。
- 事務局
- ・ ピクトグラムについて、配慮の必要な人がどのように捉えているかは重要な視点であると理解している。
 - ・ ソフト面としては、新しい技術が導入されたときにいかに広報していくのか、うまくPR できる方法についても考えていかなければならない。
 - ・ 工事中の経路情報については、仮設のものも含めこれまで以上に重要になってくるので、どのような情報が必要とされているのかも確認していきたい。
- B委員
- ・ 新型コロナウイルスで被災地支援活動も今まで通りには行えていない。今年も水害が東海や九州であったが、地元から他県からの応援に抵抗があるのが現実。翻って、名古屋で災害があったときに外から受け入れるのか、その基準はどのようにするのか。自治体の基準と、地元民感覚の両側面について考える必要があり、最終的にどのように受け入れるのかは喫緊の課題である。
 - ・ 公共交通についても、消毒やリスク低減の情報発信をしっかりとしないと、他都市から救援に来られる方やその家族も不安になってしまう。
 - ・ 避難所での受け入れ方法、避難者・ボランティアの健康チェックなどについて、災害支援団体同士で、検討をすすめ、既に全国災害ボランティア支援団体ネットワーク(JVOAD)からガイドラインを発表済みである。公共交通は一駅ごとに乗り降りがあるので、避難所と同様には扱えないが、参考にできる点もある。
 - ・ 帰宅困難者については、これまでどのようにスムーズに移動させるかが重要だったが、新型コロナウイルスを経て「密になってはいけない」場合にどうするの

かを考えなければならない。

- ・ ラストマイルにおけるシームレスな仕組みの部分は、新型コロナウイルスの影響により、特に郊外部等では赤字となった路線に影響が出るのではないかと懸念する。
- 議長
- ・ 災害時の交通については、今まで専門家が災害と交通で別々に議論されていたため、皆を巻き込んで考えなければならない。
- 事務局
- ・ 避難所について、交通の観点としては避難所までの経路や手段が関係してくると思う。
 - ・ ラストマイルに関して、郊外でも移動できる環境の整備が重要となる。特に免許返納しても日常の買い物等の移動ができる環境などの整備も必要であるので検討していく。
- 議長
- ・ 災害が起こったらどうするのか、危機感がある。防災は至急取り組まなければならない、その中で交通は何ができるのか、しっかりと協力できる体制が必要である。
- 事務局
- ・ 防災のまちづくりについては、緊急輸送道路の指定などはしているが、災害が発生したときにどうするのかに関する細かいことについては、防災危機管理局等の関係部署と連携して進めていきたい。
- G委員
- ・ 昨日(7/30)に緊急地震速報が出たときに名城線に乗っていたが、日本人は誤報だと感じていてみな冷静であった一方で、外国人はとても驚いていた。情報が届かないことはこういうことなのだと実感した。
 - ・ 基本方針が3つある中に、それぞれ2項目程度の目標を実現するための事項がある。基本項目を推進するための具体の施策というところまでは良いが、目指すアウトカムと目標に関して少し位置づけが曖昧であると感じる。基本方針→アウトカム→そのための具体的な目標、という作りでもよいのでないか。
 - ・ 現行計画にもある「みちまちづくり」という用語が市民に浸透していない。取り組む内容は問題ないが、次の計画にも分かりやすく書いていく必要がある。
 - ・ ただし、キャッチフレーズは大切なので、その場合は広報をしっかりとしていく必要がある。
 - ・ 「非常時においても交通が確保されている」というのは、リダンダントが確保されているという意味か。
- 事務局
- ・ 「みちまちづくり」は1つの名古屋らしさだと思っているので、今後も取り組んでいく予定である。
 - ・ 非常時の交通について、リダンダントとしても考えているが、主に、ハード面でそれぞれの交通機関が災害に強い取り組みを進めていくことを考えている。
- G委員
- ・ 想定内の災害には各交通機関が耐えて、機能を使い続けることができるということだが、想定外の際にどのように対処するかは重要である。
- 事務局
- ・ ハード面である程度カバーした上で、カバーできないときにどうするか、計画にも

書き込んでいきたい。

G委員

- ・ ラストマイルへの対応について、イメージとしては、中心街はウォーカブルで歩行者中心だが、一方で皆が健康で歩き回れるわけではないことにも注意が必要である。様々な方が気軽に回遊できる仕組みも重要と考える。
- ・ バリアフリーについても、鉄道だけやバス停だけではなく、途中経路や面的なバリアフリーも意識してほしい。
- ・ 健康は外出に繋がるが、外出のための移動手段として公共交通が選ばれて、健康につながる、というストーリーがとても重要である。第2部会でもあったが、公共交通が選ばれるためには質の向上が重要となるので、是非入れてほしい。
- ・ 密のマネジメントを実施する必要がある。「密は金なり」とあったが、今までは密に対して手が付けられなかった。ショッピングセンターの渋滞対策と同様、ある程度の密状態は受け入れざるを得ず、程よくマネジメントするというものであった。
- ・ 地下鉄では、密を減らす 2 つの方法について委員から発言があったが、ピークを分散化させることの方が実現可能性は高い。そうした場合、下がったピークに合わせた設備でよいため、分散化させれば収益も下がらないかもしれない。
- ・ 需要コントロールと密のマネジメントに関しては、社会全体で様々な分野が力を合わせる中で、交通でも記載してほしい事項である。

議長

- ・ これまでは世の中全体で密にメリットがある、という仕組みがあった。分散化やオンライン化などで世の中が変われば、交通はむしろ効率化される。そうした効率化が進むようなまちづくりを実現することも重要である。
- ・ アウトカムや手段・目標については、何をメインの項目として挙げていくのかを考慮すべきである。アウトカムと手段が並列になると整理できていないと感じる。ターゲットからアウトカムへ、というのは良いが、再構成しながら、重要となる手段をどうするのか SDGsも参照しながら次回までに検討していくのがよいのではないか。
- ・ 森川会長より、資料 1 に名古屋市の特徴がまったくないという指摘があったので、名古屋テイスト、名古屋の弱みをよくするために何があるのかということも含めて、名古屋らしさについて議論したい。

E委員

- ・ 名古屋らしさは車が多いことである。道路が特徴的なので、車との共存をどうするかが問題になるのではないか。

議長

- ・ 道路が広く、車の量が多いことに対して、交通計画がどう対応するか、「みちまちづくり」をキャッチフレーズとしてきたが、代わる言葉を考える必要がある。
- ・ 現状では、道路がしっかりと整備されていても、車を走らせることにほとんどの道路空間が費やされている。道路以外でも駐車場を含め車のために土地を使われている。この従来の空間利用をどのように変えるのがポイントとなる。
- ・ 名古屋らしさとして、長所をよりアピールすることも必要である。

- E委員
- ・ 外国人からは、名古屋の地下鉄がよいと言われるので、地下鉄の良さを出してもよいのでは。
 - ・ パークアンドライドがこれだけでできている、利用者が結構多い、など自動車も使えるし地下鉄も便利で使いやすい、といった現状をアピールするのはどうか。
- 議長
- ・ 公共交通も便利だが、車が便利なので使ってしまう。道路を車に使っているために、そのような現象が発生しているので、このままでは車がより増加する。空間として名古屋は受け止めることが可能であるが、本当にそれでいいのかということ投げかけていかなければならない。
- G委員
- ・ 車の移動は否定もできないが、現状では肯定もしていない。名古屋らしさとして車の利用を肯定するという手もある。重要なのは、強弱をはっきりさせることではないか。
 - ・ 例えば都心部の中心部分における車移動を不便にするなど、優先順位を明確にしてはどうか。東部の地域では、中心部に買い物に行くより、郊外に買い物に行った方が便利という現状もあり、車利用を認めざるを得ない。
 - ・ 車利用のすべてを否定する必要はなく、自動運転の技術が高まれば高齢者が乗り続けられることも想定される。
 - ・ そのため、郊外部は車利用もあるが、中心部へはFRINGE駐車場やパークアンドライドをしっかりと活用してもらい、車で直接来ないでもらうということが大事だと思う。
 - ・ また名古屋は、ゆとりーとライン、基幹バス、リニモ、SRT など様々なものが他都市に先駆けている。空間が広く受け入れの余地もあることから、先進的な乗り物がいち早く導入することが名古屋らしさと言える。
- 議長
- ・ 名古屋で実現した新しい技術や交通手段が他に展開していないことや、既存のものと上手く連携していないことが課題である。そのため、有効なものを展開していくと同時に、ネットワーク化することが重要である。
- A委員
- ・ 市民にも計画づくりに携われる環境が必要だと思う。また、庁内が連携し、まとまった形での市民のための計画づくりがよいのではないか。
 - ・ 例えば、長久手で先日ジブリパークの起工式があったが、リニモの始発駅である藤が丘にどのようなブースがあればジブリパークに行きたくなるか、子育て世代や若者などを対象にヒヤリングを行って検討することも考えられる。
- 事務局
- ・ 市民の意見を聞くことは、この計画についてもしっかりと取り入れていきたい。
 - ・ ジブリパークについては、愛知県が主体で進めている。名古屋市でも藤が丘駅のまちづくりについて動き始めているので、関係部署と連携し取り組んでいく。
- 議長
- ・ 広域の連携について、現在は市境で地下鉄、市バスが分断されている。市内と周辺都市を繋ぐためにもターミナル開放することが重要となる。
- C委員
- ・ 名古屋らしさは委員の方々の発言である道路が広いことに尽きるのではない

か。いろいろな交通モードをさまざまに使えるようにすることで十分だと思う。

- ・ 無理やり名古屋らしさを出そうとして、変に道路空間を改変しない方がよいのではないかと思う。今後、様々な移動手段の登場や社会情勢の変化が予想されることから、あえて今のままの状態にしておくことも戦略的に悪いことではないと思う。

議長

- ・ 名古屋は初物好きということも特徴の一つである。
- ・ そのため長久手で大型商業施設ができた際には、バスが8時間遅れとなる問題も発生した。名古屋人の新しいものに一刻も早くいきたい、ということに対してどういった対応があるのか考える際には、情報が鍵になる。

B委員

- ・ 久屋大通公園の再開発により、歩いて回遊してもらい仕組みがあり、初物好きの名古屋の人が来てどのようににぎわうのかが楽しみである。

議長

- ・ 歩行者と自転車の混在もまた問題が発生する。道の使い方や交通モードの適材適所についてもコントロールしていく必要がある。

D委員

- ・ 名古屋らしさを考える上で、名古屋大都市圏の成長を支えるという視点では、名古屋が中京圏や東海圏の交通の中心地であるという認識も必要である。
- ・ 周辺の人が名古屋に出てきて別の地域に行くことも多く、名古屋におけるより広いエリアでの交通の中心性を考えることも必要になる。長期的にはリニア中央新幹線の開通も視野に入れ、他の大都市と違う名古屋の特徴を捉えることが重要である。

F委員

- ・ 高齢者と障害者による地下鉄やバスの利用に関しては、名古屋は福祉制度が他都市に比べて進んでいるのではと感じる。

議長

- ・ バリアフリーについては、名古屋はそれなりにやっているが、まだまだ不十分のところもある。供給者目線だけではダメということも含めて考えていきたい。

(2) 専門部会の運営について

委員から特に意見なし。

(3) その他

事務局より、今後の予定について報告

以上