第３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９月４ 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施策展開について

（２）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施策展開について

■資料１

事務局
- 本日欠席の委員より以下のコメントを頂いている。
- 免許返納後における移動の確保が大きな課題となっている。都心部における高齢者の移動に関する記載が少ないので、高齢者や障害者の移動を補助するサービスについても考慮してほしい。
- 情報提供について、誰が責任をもって情報を発信するのか、非常時における情報提供も含め、高齢者や外国人など情報から疎外されている方々にどう情報を届けるのか考える必要がある。

Ａ委員
- 新型コロナウイルス感染症に関することが議論の最も大きな部分だと思う。答申においては、第 1 章や第 2 章でどの程度で新型コロナウイルス感染症の話題については触れるのか。

事務局
- 昨今の状況を鑑み、新型コロナウイルス感染症については全体的に触れるべきだと思っている。次回の合同専門部会までに整理したいと考えている。

Ａ委員
- 前回も話したが、新型コロナウイルス感染症が交通に与える影響が非常に大きく、懸念されるのが公共交通の持続可能性である。
- 従来の安心・安全の概念に加え、感染症の拡大に繋がらない仕組みが重要になることを考えると、時差出勤の促進などといったソフトの部分での対策や提案と同時に、ハードについても考える必要がある。
- ハード面での現状を見ると、栄駅の名城線と東山線の乗り換えにおける通路の狭さや金山駅の乗り換えに際し局所的な密がネックになり、市民にとっては公共交通の移動が怖いものとなるという話も聞いている。従って、ハードの対策も重要となる。

・ 利用者も減少する中で、どのように運営や持続可能性を探っていくかも重要であり、公共交通の持続可能性については、かなり上位に入れておくことが重要だと考えている。

議長　・ 元来の公共交通における詰込みと混雑は、日本特有のものであった。このままの状態でモータリゼーションに対抗することはあり得ず、今までは安いから成り立っていた仕組みであった。新型コロナウイルス感染症が広がり、そうした詰込みと混雑が嫌で乗りたくないという話になったので、従来の混雑について重点的に考えることが必要となり、安全安心に重点が置かれるようになってきた。

・ 公共交通においては、詰込みができない前提で何ができるのかを考えることは大きなポイントになる。そのような意味で、答申の前段部分にも新型コロナウイルス感染症の状況は書かなければならない。

事務局　・ 新型コロナウイルス感染症の影響は大きいと感じており、新型コロナウイルス感染症に対する言及は全ての章において出てくると思うが、答申の前段部分にある社会情勢といったところに記載していくことを考えている。

議長　・ 全体の建付け自体は変わらないが、それぞれの章や内容の重みが変わっている。従って、内容とその優先順位などが大きく変わることも考えられるため、それを踏まえて皆さんにもご意見頂きたい。

B委員　・ 公共交通に対する市民の認識について、名古屋の特性を考えると「もう公共交通はなくてもよい。自動車でよい。」という話にもなりかねないことを心配している。新型コロナウイルス感染症をきっかけに、自動車交通への依存が高まることは避ける必要がある。

・ 我々は公共交通の必要性を理解しているが、その重要性を理解していない人に理解してもらうことが求められる。公共交通は社会にとって欠かせないものということを前提にすることが重要である。そのためには、市として公共交通が重要な手段であり、これからも守っていくという姿勢を打ち出すことが必要である。

議長　・ 名古屋は都心の貴重な道路空間を自動車に使っているために、魅力のないまちになってしまっている。

・ 車中心の道路空間を公共交通に振り分けて空間を有効活用する必要があり、そのためには都心で密にならない仕組みを作ること、憩い空間に変えていくことが従前から求められていて、そうした必要性が新型コロナウイルス感染症対策という全く異なる側面から出てきている。

C委員　・ 全体を読んでいて、スマホから情報を得ることが共通している。スマホを使い慣れていない高齢者は情報に対して鈍感になっているので、できれば高齢者に対して使い方をレクチャーするなどの PR が重要だと思う。

・ 新型コロナウイルス感染症の影響でバスや地下鉄で手伝い等の声をかけてもらう機会がなくなってしまったという話も聞く。他の人に対する信頼が失われているという状況は憂慮すべきだと思う。

議長　・以前はモビリティデバイドと言って車に乗れない人が虐げられていた。それが今はデジタルデバイドで、スマホが使えないと QOL が低くなるという状況がある。持っていないと動けないというのはおかしい。スマホが使えなくても動ける仕組みや、デバイスをどう対応させるかは大事なポイントとなる。

・ただし、長期的に見ればデバイスの方でも高齢者などに対応できるようになることも考えられる。

D委員　・公共交通の持続性は大事である。

・駅構内のトイレのリニューアルに関して、新型コロナウイルス感染症関連でトイレの利用にも不安が出ている人がいるが、名古屋の特徴は駅の改札外にトイレがあることだと思う。今後の新型コロナウイルス感染症対応を考えると、公共交通の構内になく、改札の外に出なければトイレが利用できない状況について、このままでよいのか一度検討した方がよいのではないか。ホームからトイレ利用の際に駅員に改札外に出してもらう点、公共交通利用者以外の外部との共通利用になっている点について、新型コロナウイルス感染症の時代における公共交通の持続性の観点からも考えてほしい。

・非常時や緊急時の情報提供について、名古屋も駅の掲示板が充実してきたが、文字盤だけだと伝わりにくい。非常時や緊急時に柔軟に情報提供できることを考えてほしい。誰にでも漏らさず伝わるということを考えて情報提供できることを是非考えてほしい。

・移動シーンの分けについて「通学」がない。今後公共交通で安全が確保できるようになれば、大学生も公共交通を使って外に出られるようになるし、子供も通学できるようになるため、「通学」というワードも入れてほしい。

事務局　・地下鉄のトイレに関しては確かに改札の外にあることが多いと思うが、立地上の制約もあり、すぐの対応は難しい。最近はトイレ案内については改札内外を表示するようにしている。

・情報提供については、各事業者で対策を進めている。掲示板の例も出たが、そのほか HP などでも対策の事例を写真付きで乗せていることや、車内でのアナウンスを行うなどといった各種対策をしている。今後新型コロナウイルス感染症が続くようであれば、こうした取り組みは続いていくと思う。

・通学に関しては、今回シーンの 1 つとしてビジネスの事例を載せているが、通学での移動も一定数いるので、追加できるか考えていきたい。

議長　・地下鉄や JR は改札外のトイレが多いが、名鉄は改札内にあるなど事業者によって異なる。自社内の乗り換えが多い場合は、改札内にトイレを設置することが多いのかもしれない。

・災害時や緊急時の情報提供はここ数年でよくなってきたと感じる。以前は何もわからない状態だったが、今はどこでも情報を見ることができるようになった。非常時や緊急時における情報の提供の仕方については、都度提案をしていきたい。

E委員

・ 情報提供については、視覚障害や聴覚障害のある方への提供方法も課題がある。スマホだと、視覚障害は音声アプリを入れる必要があるが、場合によってはソフトの面で使えないこともある。逆に音声だけで流しても聴覚障害のある方はわからない。様々な方法で提供方法を探ってほしい。

・ 新型コロナウイルス感染症に関連して、例えばつり革は清掃を毎回しているわけではないと思うが、このように公共交通の公衆衛生に関しては課題も多いと思う。スーパーの入口の消毒液のようなものは駅では見かけない。また、マスクについても、視覚障害のある方は周りがマスクをしていることに当初気づけなかった、という話も聞いた。公衆衛生について、行われている対策の情報を早めに出してもらえると、障害のある方にも情報が届きやすくなると思う。

議長

・ 近鉄では全車両に抗菌加工を行うといった対策を進めている。効果があるかはわからないものの、実施できることから進めていく必要がある。当然コストアップの問題もあるが、対策をしないと公共交通の存在自体が否定される危険性もある。事務局から意見はあるか。

事務局

・ 安心して乗っていただくためにはどうするべきかが重要であり、その中で、ソフト面で何が有効なのかを見極めながら進めていく。

・ 視覚障害や聴覚障害のある方々に対する情報提供の仕方についても、ユニバーサルデザインの考え方を基に、あらゆる人に安心して移動してもらえるような環境づくりを考えていきたい。

・ 特に非常時などの情報提供については、交通のみならず様々な面で考えていきたい。

F委員

・ 情報提供について、最近は非常時の情報が流れるようになってきたということだが、新型コロナウイルス感染症で例えば混雑情報などがリアルタイムで提供されることが日常的になることにより、受け取る側も提供する側もこうした情報のやり取りに慣れていけば、非常時にも役に立つのではないかと思う。視覚障害や聴覚障害のある方々への情報の提供の仕方は複雑になる。誰が責任もってどのように提供していくのか、ということも含めて今後検討すべき課題である。

議長

・ 例えばバスや地下鉄の接近情報は現在も出している事業者はいる。

・ 最近では、接近情報に混雑情報を追加する事業者が増えてきた。そもそも、位置情報は JR 東海でもリアルタイムで見られるが、受け取る側が知らないかもしれないし、災害のときのみしか利用していない可能性もある。

・ 今後、混雑情報と乗り換え情報をリンクしたり、車内に混雑センサーを入れて、混雑情報をオープンデータとして公開して他のアプリが参照できるようになれば、MaaS にも繋がる。こうした取り組みは数年単位で行なっていくことだが、この情報を蓄積すると将来的には混雑予報もできるようになる。さらにピークプライシングができる可能性もあり、こうしたことも提言していく必要がある。

・ さらに情報提供においても健常者のみを対象にしないよう、ユニバーサルデザインの視点で検討していく必要がある。

事務局　・ 情報提供については、新型コロナウイルス感染症の影響もあり必要性が高まっていると感じている。

・ リアルタイムでの混雑情報も、サービスを受ける側も慣れる必要がある。交通渋滞のリアルタイム情報の取得はカーナビで慣れているが、公共交通も同様にできるようになればと思っている。

■資料 2

B委員　・ 具体的施策のまとめ方について、前回は基本方針ごとで今回は移動シーン別でまとめており、それぞれ良いと思うが、この 2 つの関係をどう考えるのか。どちらかにしか書かれていないこともあるが、名古屋市としては結局どちらをやるのかということをはっきりさせた方がよいのでは。

事務局　・ 基本方針を実現に向けて書いたものが移動シーンであり、現在は両者のすり合わせが足りていない。次回骨子を作るまでには整合性がとれるようにしておく。ただし、基本方針で書いてあることを移動シーンに全て入れるべきかどうかについては、構成も含めて検討したい。

B委員　・ 個人的には、基本方針と移動シーンは視点が違うと思っている。基本方針は、行政として施策を行う側の目線であるが、一方で移動シーンは利用者目線であり、その間に不整合や漏れがあってはいけない。

・ 移動シーンには災害発生時についても入れた方がよい。災害時に関しても言及しておくと、全体が強靭な計画になるので是非検討してほしい。

・ 運賃について書かれていないと感じた。利用促進については、運賃設定は一番大きい要素である。ドニチエコきっぷ、敬老パスや一筆書きの定期券、バスの乗り放題など名古屋市には既存の施策が様々あるが、より踏み込んで柔軟な取り組みを行ってほしい。例えばファミリーチケットがあってもいいと思う。

・ パーソナルモビリティを利用しやすい道路環境としては、専用道を作ることが考えられるが、一方でヨーロッパではシェアードスペースの整備が進んでおり、効果が出ている。全て専用道でよいのか。何がふさわしいのか難しいものの、皆で使う、ということも入れておいてもよいのでは。ただしその場合においても、高齢者や障害のある方などへの配慮が必要ということは忘れてはならない。

・ 日常の買い物において、周辺都市との連携が必要なのかということは疑問である。

・ 安心して歩ける生活道路について、ゾーン 30 を入れてもいいと思う。そもそも、通過交通を減らすために必要なのは幹線道路の整備であり、渋滞対策をすることで通過交通が排除される。こうした施策はセットにしてほしい

・ 情報オープン化に関連して、GTFS-JP やリアルタイム情報の公開が重要なので、市として取り組んでほしい。

・ 災害時にも非常時にも、情報はそれぞれ出しているが、それぞれの部署ごとに多くのチャンネルで出ているのが現状であり、探しに行くのが大変である。そうした各事業者からの情報発信を一元化するプラットフォームを作ることが必要だと思う。
・ 公共交通の快適性・利便性において、定時制の確保や速達性の向上はビジネスに重要であり、基本的なサービス性の向上といった視点もいるのではないか。
・ 交通結節拠点については、周辺都市やまちとの連携といった広域の視点で描いてほしい。
・ 自動車の都心部への集中緩和については、車をいじめることを思い切って書いてほしい。例えば、PDS(パーキングデポジットシステム)といって通過する車からお金をとり駐車すればお金を返すことにより通過交通を減らす仕組みなど、豊かな歩行空間実現のために書き込んでほしい。
・ 道路空間の主役転換について、車の通行を制限した上での外部空間の利用、歩行者専用道路の設置などといったところまで書き込めないか。こういったことが第 1 専門部会と第 2 専門部会で目指している姿であり、立地適正化計画にも合っている。こうしたことが書けることが、実現できることにつながると思う。
・ 観光地や都心部の回遊性において、ワクワクするものがない。SRT はその一つになりうると思うが、ワクワクするような周遊手段・交通手段について、乗ること自体が楽しいといった視点で検討してほしい。

議長
・ 移動シーンについては、「通学」も大きな割合を占めている。通学の中で公共交通の信頼を勝ち得なければ、大人になって乗ってもらえなくなる。公共交通に当たり前に乗ってもらえるという認識を改める必要がある。安全で便利であることを通学の間に認識してもらうことが大事である。そもそも、学生にとって通学は日常である。
・ 「お出かけ」という用語についても、日常の外出もお出かけにあたる。移動して何かをする、移動自体にも付加価値があることを「お出かけ」というような、新たな「お出かけ」の概念が必要である。
・ 非日常や非常事態に関しても移動シーンの一つとして挙げておけば、迫力が出ると思うので、きちんと打ち出した方がよい。
・ 公共交通の快適性・利便性の中に定時性や速達性を入れるべきではないか。例えば LRT や BRT の普及はまさにそれを目指しているものであり、地下鉄は費用が高い、バスは定時性・速達性に劣るということで、その中間として LRT や BRT が世界中で普及している。ヨーロッパでも普及しているので広い道路しかできないわけではないが、名古屋は道路が広いので LRT や BRT の普及は進みやすいと考えられる。
・ また、今後シェアリングが普及することを見据え、幹線道路において、速度域での車線分類などが必要だと考える。
・ 交通結節点について、例えば地方部は駅に商業施設がないので、周辺にテーブルやいすを設けて滞留場所としている。名古屋においても駅内の使っていない空間を利用

するなど工夫が必要である。

A委員　・まちづくりについては、住む人のためのまちづくりと来る人のためのまちづくりの 2 種類あると考えており、元々都心部は来る人のためのまちであり、住む人は不便を強いられてもよいと思っていたが、新型コロナウイルス感染症の拡大で都心にオフィスや商業施設、人をかき集めるという流れが変わってくる可能性がある。この方向性は新型コロナウイルス感染症が収まっても元に戻らないと思う。

・都心部の幹線道路沿線がマンションになったら様々な問題が出てくる。例えば高齢者が多いマンションでは、デイサービスの車や生協の車が周辺にあふれることになってしまう。人が住むまちでは、駐停車スペースが必要になるが、それが絵では描かれていない。都心部にマンションが増えていった場合、来街者のまちと住む人のまちをどのように両立させるのかが課題になる。表通りにマンションを建てないようにするか、マンションを建てるなら車の駐停車スペースの設置を義務化する、といった対策が必要となる。

・今の案では基本的に都心部は来る人のまちという視点となっている。新型コロナウイルス感染症の影響でそのあたりが揺らいでいるなら、書き方が変わるかもしれない。都心部の歩行空間の拡大はいいが、住んでいる人に対してはどうするのかということも考えると、今の案には違和感がある。

議長　・都心に住む人が多くなり高齢者が増えるとするなら、それを前提とした道路の構造が必要となる。今はその視点が抜けている。

・また、郊外やオールドニュータウンのようなところでは、福祉や介護の人や車両の動きをどうするかも頭に入れなければいけない。都心部では区画道路を活用し、表通りの幹線道路はちゃんと通せるようにするなどといった、表裏での空間の仕分けをすることが必要となる。このあたりは、第 2 専門部会での地域別のまとめなどとも関連している。

事務局　・本来ならば都市マスで議論する必要があったものだが、どこまで交通で議論できるかは難しい。都心居住をどう考えるのかはあまり議論できていない。都市計画との関係も踏まえて、関係部局とも調整していく。

B委員　・第 2 専門部会で出ていたカーブサイドマネジメントをここに書いてもよいと思う。

事務局　・都心部でのカーブサイドマネジメントは大変難しい問題であり、自動車の交通量が減らないと実現できない課題である。そもそもの実現可能性も含めて検討したい。

C委員　・人が中心の歩いて楽しい道路空間が名古屋駅と栄に集中している気がする。金山や今池、大曽根、本山、地下鉄の終点となる高畑、港区や緑区の駅などが入っていないことがちょっと寂しいと思う。高齢者の健康維持も大事なので、そうした地域も入れてほしい。

・またベビーカーの利用者、子育て世代も重要であり、実際に東山公園駅などは親子連れ、若い人が多く来ている。

・他地域では、三鷹のジブリ美術館は皆が関心を持つ場になっており、現在愛知県が

主導でジブリパークを進めているが、藤が丘の活性化等も求められる。名古屋市民も多く行くことになるため、地下鉄やリニモで行ける楽しさを感じてもらうことも重要だと思う。

議長　・ 藤が丘は改札外に出て乗り換えられるので、まちに人が自然と出てくる。逆に、本山では、改札内で乗り換えなのでまちには人が出てこない。駅前広場がある駅と、地上に出るとすぐ歩道という駅では環境が異なる。また、藤が丘は東部地域との結節点にもなっており、周辺地域とも連携していく必要がある。

E委員　・ 観光地や都市部の回遊性に関して、観光では特に障害のある方にとってはトイレが重要となるが、バリアフリーのトイレがどこにあるか分からないという課題がある。トイレ問題は観光地と一体となって考えてほしい。

・ 名古屋港を周遊する船もあるが、車いすは乗ることができない。こうしたバリアフリー対策について、観光とセットで考えてほしい。

議長　・ バリアフリーのトイレが駅にあることが分かっていれば安心だが、駅によって状況が異なることが問題である。ある場所に行けば必ず設置してあるような状況が、利用者の安心につながるため大事である。

F委員　・ 他の委員からも意見があったが、移動シーンの中に災害を入れて頂きたい。新型コロナウイルス感染症がすべてに関わってくるように、災害も全てに関わる問題ではあるが、入れた方がよいのか、全てに関わるので個別のシーンとしては入れにくいのか、どちらで考えているのか。

事務局　・ 非常時で移動シーンを一つ作ることは必要ではないかと考えている。確かに災害も全てに関わってくるが、非常時で項目を作るとより分かりやすくなると思う。

議長　・ 日常から非日常や非常時、また日常にも定期と不定期があるため、この流れで整理することも考えられる。

D委員　・ 交通の周遊性という視点で東京と名古屋を比較すると、東京では山手線が環状路線(=周遊)となっているが、名古屋は何が周遊を担うのか。資料に都心部から循環する絵があったが、この図の駅は名古屋駅を想定しているのか、それとも特定せず都心部のどこかの駅ということなのか、この絵の意味を教えてほしい。

事務局　・ この絵では都心部をイメージしており、駅は名古屋駅を想定している。第 2 専門部会において他の地域も含めたまちのイメージを記述しており、ここでは施策の例として挙げているので、指摘を踏まえてまとめていきたい。

議長　・ 名古屋は駅前広場がある駅が少ない。そのため乗り換え時でも人がまちに展開しない。まちづくりと連携し交通がどうあるべきかを考える必要がある。

■資料 3

F委員　・ JR 東日本が終電を 30 分早め、始発を 30 分遅くするというニュースがあり、ピークをならす側面から考えると逆行しているようにも思えた。こうした他都市で動きがある中で、ローコスト化を追求すると将来終電を早めることもありうるのか。

事務局　・名古屋でどう考えるのかは議論ができていない。JR 東日本の施策がどのような趣旨であるかとも関わってくるが、名古屋では今のところそうした終電を早める議論はない。ただし、新型コロナウイルス感染症の影響で、一時期深夜バスの運営をやめていたことはある。

F委員　・JR の件は、職員の働き方改革や夜の保線作業の時間確保のためとのことだった。

議長　・以前は公共交通で 24 時間運転が必要かどうかの議論もあった。交通計画を議論する上で深夜帯はないものとしてみていることが多い。ただし、タクシーは深夜帯で十分に確保できていないので、深夜帯における公共交通のあり方もこれからは考えていく必要がある。

・例えば、深夜バスについて、名城線や鶴舞線などの地下鉄の終電後に深夜バスに担当させる、あるいは地下鉄が走っていない地域にも入れるなどの検討が必要である。

A委員　・名古屋 MaaS が様々な場面で記載されているが、主な目的として「いかに快適に移動ができるか」に力点が置かれているということで納得している。

・ただし、観光でも名古屋 MaaS が出ており、このように機能をたくさん入れると MaaS が煩雑なものになる懸念がある。基本的には移動のためという単機能がよく、あまり観光側に寄らない方がよいと思う。

議長　・MaaS における観光については、参入する企業のビジネスを成り立たせるためには必要な観点である。逆に、交通インフラだけ考えると MaaS は必要ないものとなってしまう場合もある。

・病院の予約などの他サービスと連携するように、様々なことも MaaS を通じてできるようになる。そのためには、オープンデータを集めプラットフォームとして構築し、全体として情報提供をする仕組みが必要となる。そこから得られたデータを収集して都市政策に活かしていくためにも、オープンデータは重要となる。

事務局　・移動については新型コロナウイルス感染症で大分変わったと感じている。

・既にタクシーやバス、自転車が荷物や料理を配送するなど、元々あった従来の交通手段の役割を超えた役割を、それぞれが果たしていくことが求められる。これからも様々な交通手段が混在することが想定される中で、どの交通手段がどのような目的を持つのかを考える必要がある。もちろん、新型コロナウイルス感染拡大前の従来のあり方に戻るかもしれないが、新幹線の貨客混載の話など今まで考えられなかった役割を果たしていることもある。そういったことも考慮する必要はあると思う。

議長　・私自身は新型コロナウイルス感染症の影響での変容は限定的だと思っているが、収益性なども考えると、空いたスペースを活用し今まで運べなかったものを MaaS で予約しマッチングすることで運ぶようになるといったことも考えられる。第 2 専門部会とも関連してこうした新たな交通手段のあり方も入れていくことが必要だと思う。

B委員　・移動手段の今後のあり方について、答申には第 3 章に入れるイメージか。シェアリング、AI オンデマンドもあるので、最先端モビリティにも関わる。もう少し分かりやすくして

ほしい。例えば、横軸に移動距離、縦軸に移動需要をとったグラフを、シーンごとに作成し、それぞれの交通手段を割り当てあり方を示すことなどが考えられる。ただし、これは難しいと思うので、第 2 専門部会にあるゾーン別だともう少し分かりやすいものとなると思う。

・ 現在は「公共交通」で一括りになっているが、鉄道と幹線バス、路線バス、循環バスのあり方は大きく違うので、市がそれぞれの交通手段に対してどのように考えているのかをわかりやすく示してほしい。

・ SRT のピクトグラムを黒く修正してほしい。

事務局　・ 委員からのご指摘のとおり、交通手段の使い分けはしっかり表現したい。

B委員　・ 現状の図はアイコンになっているが、将来の図がイラストで表現されているなど統一性がない。どのように統一するのかは検討してほしい。個人的には手書き風の方が味があってよいと思っている。

事務局　・ 事務局内で検討する。

（２）その他

事務局より、今後の予定について報告

以上