

第3回 名古屋市交通問題調査会 合同専門部会 議事概要

日時：令和2年11月9日（月）10:00～12:00

場所：名古屋市役所 西庁舎12階 西12A会議室

議事次第：

1. 開会
2. 議題
 - (1) 次期総合交通戦略 答申骨子について
 - (2) その他
3. 閉会

議事概要（議題部分）：

（1）次期総合交通戦略 答申骨子について

- 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。
 - ・ アフターコロナにおいては都心居住が増えていくことが考えられる。加えて、都心居住者が高齢化するとデイサービスの車などもまちなかに増えてくることも考えられる。
 - ・ そのため、都心ゾーン全体でウォークアブルを目指すのではなく、主要な幹線道路では人中心の使い方をするなど、メリハリが必要となると思う。
- A委員
- ・ 全体はきれいにまとまっているが、目的と背景が気になる。そもそも交通問題調査会での議論の前提としてリニア開通と免許返納問題だったと認識しているが、それとあわせ新型コロナウイルス感染症や公共交通の経営難、交通事故の推移などもあまり触れられていない。
 - ・ 例えば、リニアの駅ができることで動線がどう変わるか、移動がどう変わるか、宿泊の仕方の変化、不動産市場の変化などといったことに関する資料や分析を入れた方がよい。
 - ・ 同様に、新型コロナウイルス感染拡大に伴う車の移動や事故・渋滞のデータや公共交通の経営状況、将来性についても示すべき。
 - ・ 免許返納については、返納者の数の動向や返納後の生活の変化、健康寿命の延伸との関連データを挙げる必要がある。健康と交通といった要素が必要である。
 - ・ 計画自体はとてもよいが、推進体制が問題であり、名古屋の一番の課題。前回の反省とこれからどうしていくかを記載してはどうか。
- 議長
- ・ 背景のところデータが不十分とのことだが、今回のプランは課題への対応が十分にできていると思うか？
- A委員
- ・ まだできていない部分がある。これまで多くのデータを集めてきていると思うので、それ

らを反映させていってほしい。

- 議長
- ・ データを含めた課題の説明が不十分であり、課題への対応も明確に描かれていないとのことだと思う。
 - ・ 現行計画も計画自体はすごくいいものだったが、やはり実行体制が問題だった。今回推進体制のところに評価指標や各主体の役割分担が書かれているが、これで本当に推進できるのか。進行管理についても明確にしてほしい。
- 事務局
- ・ 不十分な部分については、データ等を示しながらわかりやすく資料を整えていきたい。
 - ・ 推進体制もより詳細に記載するように修正していく。
- B委員
- ・ 免許の返納を老人クラブで進めている。返納後は公共交通機関を使う機会が増えるが、地下鉄のホーム柵やバスの停留所の椅子は高齢者にも喜ばれる。一方で道の狭い場所のバス停に椅子がないこと、休憩場所が不足していることが課題だと思う。
 - ・ この戦略に書かれている、歩いて楽しいまちが実現できると素晴らしいと思う。
- 事務局
- ・ 道路構造上難しいところを除き、使いやすいバス停といった視点は今後重要になってくると思う。
 - ・ 歩いて楽しいまちについては、今回の戦略では都心に特化した考え方の整理のところで触れているが、やはり重要な視点だと感じている。ユニバーサルデザインの移動手段も今後普及していくことが考えられるため、積極的に取り入れていきたいと思う。
- 議長
- ・ 社会が変わっていく中で、既存の道路構造令なども変わっていく必要がある。もちろんこの戦略に書くことは難しいが、そういうことを意識していかないと、既存の延長で超高齢化社会を乗り越えられるのか、これからの公共交通の利用促進が不可能な時代になってきていると思う。
 - ・ 既存の枠組みではそれが規制になってできないから諦めるのではなく、そうであれば枠組みを見直すといったことも考えない限り、明るい未来は描けないと思う。
- C委員
- ・ 都心まちづくりとして、緑の記述が少ない。広幅員道路の活用や歩いて楽しいまちを実現する上で緑といった視点もあると思う。
 - ・ 風水害により都心の内水氾濫が問題になっているため、水と緑のネットワークは重要だと思う。市で策定されている緑の基本計画ともしっかりと連携していく必要がある。
- 議長
- ・ 交通面でどのように記載するかは工夫が必要だが、歩いて楽しいまちには緑は欠かせないため事務局で検討してほしい。
 - ・ ちなみに、市において都心部の緑の扱いや街路樹の扱いはどうなっているのか。
- 事務局
- ・ 街路樹については緑政土木局で取り組まれている。
 - ・ 基本的に緑の空間は増やしていく方向だと認識しているが、緑があることで歩行者の通行空間が狭くならないよう、歩行空間や休憩できる空間などと併せて総合的に考えていく必要がある。
 - ・ 緑や水に関する記載については検討させていただきたい。
- D委員
- ・ バリアフリーについて、現在の記載では「駅」という限定的なものになっている。公共交

通機関そのものや情報提供などにおけるバリアフリーも重要なので、幅広く捉えられる書き方にしてほしい。

- 事務局
- ・ここではシーン別として具体的な場面のイメージとして「駅では」といった記載となっているが、駅に限らず交通に関する場所ではバリアフリーを進めることは大前提としている。
- 議長
- ・駅だけではないという事務局の意図はわかったため、表現は少し見直した方がいいと思う。
- E委員
- ・この戦略は 2010 年に策定したなごや新交通戦略から発展して 2030 年を目標年次としているが、この 10 年の間で最も評価できること、あるいはまだまだ足りないことについて記載が必要なのではないかと思う。
 - ・推進体制は非常に重要だが、どこが主体となって推進するのかが分かりにくい。主体を明確に書いてほしい。
 - ・指標については、すべての人たちが動きやすいということを考え、障害のある方や外国人などが一人で目的地に行けたのかといった細かい中身も考えた方がよい。
 - ・外国人については、観光客以外に在住者についても考慮すべき。人口構造の変化において外国人在住者の視点を入れてほしい。
 - ・外国人在住者に対しては、移動手段よりも情報が重要となる。
- 事務局
- ・現在のプラン評価について、本編には記載しているため、市民に対し細かい情報を見てもらえるように工夫したい。
 - ・推進体制の主体として、現在は主な関係者という記載をしている。この戦略策定後、行政計画を策定し市が進捗管理を行っていくことから、そういったことを分かりやすく記載していきたい。
 - ・名古屋市の外国人住民に関するデータについては記載したい。
- 議長
- ・この戦略はアクションプランではないため進捗管理の主体は書きにくいところもあるが、戦略策定後、行政計画を策定しどのように進捗管理を図っていくかについてはわかりやすく記載した方がいいと思う。
- F委員
- ・当初よりも全体のストーリーが見えてくるようになった。
 - ・先進的技術と既存ストックの両方に「活用」という用語が使われているが、「活用」についてももう少し考えてほしい。特に先進的技術はどんどん進化していくため、もう少し積極的に踏み込んだ表現が必要だと思う。能動的に利用していくことが伝わる表現の方がいいと思う。
 - ・最先端モビリティ都市の定義について、移動したくなる都市だけでいいのか。移動希望がかなう都市、ニーズを実現する都市、という視点も必要なのではないか。
 - ・全体の構成として、課題を明確にすることとその課題についてどのように取り組むかといった構成にした方が分かりやすいと思う。
 - ・推進体制について、啓発・実行・評価のどれを推進するものかがわからない。それぞれ

について、関係者を整理した上で修正してほしい。

- ・ 評価指標にある、市内主要地点の一日当たり自動車交通量については、多い方がよいのか、少ない方がよいのか。
- 事務局
- ・ 「活用」という表現は再検討したいと思う。
 - ・ 「最先端モビリティ都市の実現」という表現のみだと何でもかんでも新しいものを取り入れていくといった捉え方になる可能性があったことから、新しいものだけでなく既存の交通手段も含めてそれぞれうまく活用・連携し、全ての人が移動したくなる社会、そのために交通環境が整っている都市を目指していきたいと考えている。
 - ・ 推進体制の記載については、再度検討する。
 - ・ 自動車交通量の指標については、減らすことを目標としている。
- 議長
- ・ 「活用」という表現について、「導入」だと受け身に感じる。
- F委員
- ・ 「開発」や「適用」といった能動的な表現がいいと思う。
- 事務局
- ・ 今後新しい技術が開発されたときにしっかりと使っていける仕組みづくりが必要だと感じている。表現については再度検討する。
- 議長
- ・ いままでは限られた移動手段しかなかったが、最先端も含めた多様な移動手段により子どもたち、障害のある方、不便な地域に住んでいる方々も、移動したい時に移動できることが重要だと思う。一方、まちの魅力を高めることで移動したくなる気持ちを生み出すといったことも重要だと思う。そういったことの記載についても事務局で検討してほしい。
- G委員
- ・ 最先端モビリティ都市の実現を目指しているにもかかわらず、評価指標では先端性が見えないところが気になる。
 - ・ 例えば、大きな柱の1つにデータの公開やAPI連携の場の構築があったが、それらを評価する項目がない。データの公開数やAPIの連携数を客観指標としてはどうか。
 - ・ データ公開について、混雑度を出すにあたってもいろいろと課題がある。改札の通過人員のリアルタイムデータは非常に参考になると思う。
 - ・ 実際には現状よりも予測が利用者にとって必要となる。先進的技術を活用しニューノーマルに対応するためには、改札データだけでなく、ホームの混み具合やバスの乗車具合といったデータをとって予測する仕組みが必要なのでは。
 - ・ 地下鉄駅のリニューアルといったタイミングは新しい技術を導入する機会となるので、そういった際には最先端技術を使う場とするといった考え方が必要だと思う。
- 事務局
- ・ 評価基準について、これまでの指標に加えて外出率やコロナについても追加することを考えていたが、データの公開数等についても記載できるものは記載するようにしていきたい。
 - ・ データの公開について、地下鉄では混雑状況を毎週公開する取り組みを実施している。そういった取り組みは今後、今まで以上に進んでいくと思うが、見通せないこともあるため注視していきたい。

- G委員
- ・ MaaS を議論する場をつくっていくということであり、その場では必ずデータ公開や API 連携の話が進んでいくことになると思っている。
 - ・ 公共交通の快適性・利便性として地下鉄駅のリニューアルとあるが、地下鉄運行情報提供大型モニターの導入だけではなく、そのモニターに何を表示するのが重要となる。
- 議長
- ・ データ公開数などについては、今後個別のアクションプランをつくる際に記載していくことも考えられる。事務局で整理してほしい。
 - ・ データの公開は良いが、データを公開してプラットフォームを作る、それにより場合によっては人の動きを制御することもできるようになると思うが、すべて民間に任せてよいのか。そうした部分の記述はいるのか。
- G委員
- ・ 既に民間がある程度の人の流れに関するデータを持っており、むしろ公共のほうが持っていない。
 - ・ 多くの人々のデータはある種の公共財、インフラとして捉えられているので、一定の条件の元に民間から提供してもらうといった議論も行われている。
 - ・ そういったデータのルールづくりについては、MaaS を議論する場であわせて議論していけばよいのでは。
- 議長
- ・ 交通に関するデータは公共財として行政が管理すると具体的には書けないと思うが、データをどのように取り扱っていくかについて記載してもいいと思う。
- H委員
- ・ 名古屋で働く外国人といった視点は重要だと思う。
 - ・ 推進体制について、これから名古屋を担う小中高学生の意見といったことも重要だと思う。
 - ・ 免許返納された方にとって自宅までのラストマイルの移動が厳しいこともあるため、推進するにあたりそういった方々の意見を取り入れていくことも重要だと思う。
 - ・ ヘルプマークを付けている人たちへの支援方法に関する学生への啓発などといったことも重要だと思う。教育委員会と連携し、取り組んでもらいたい。
 - ・ 今まで、なかなか名古屋のまちづくりに子どもが携わる機会がなかったが、例えば歩いて楽しいまちづくりについて、いろいろな世代が一緒になって話し合える環境があるといいと思う。
- 事務局
- ・ 推進体制における小中高校生の関わりについては、今の案では「市民」のところで地域が主体となってまちづくりや交通に積極的に関わっていけるようなことをイメージしている。もう少し分かりやすい記述に修正することを検討する。
- 議長
- ・ 様々な人が一緒に考えられる場をつくるといった行政が今までやってこなかったことをこれから能動的にやっていくということを記載したらどうか。
- 事務局
- ・ これまでも交通エコマップの作成ということで地域の方々と取り組んできたこともある。
 - ・ 都市計画マスタープランでは地域まちづくりを推進しており、その中で地域の課題である移動についても地域が自ら考えていく、そういったことをサポートしていけるよう勧め

て行きたい。

I委員

- ・ 推進体制について、市民だけだと具体的な対象がわかりにくい。小中高校生や要配慮者など、具体的な対象を見えるように記載してほしい。

J委員

- ・ 現行計画について「着実に推進」と評価しているが、公共交通サービス自体はこの 10 年ほぼ何も変わっていないと認識している。2000 年代は地下鉄延伸などがあったが、2010 年代は全く動きがない。ソフトの進展も見られない。名古屋市交通局の経営の問題もあり、ようやく一段落したときにコロナの問題も出てきた。単に現行計画の継承では駄目ではないのか。
- ・ 書いてある内容は良いとして、書いていないこともたくさんある。
- ・ 名古屋の大きな課題は、大都市であるにもかかわらず車に頼りすぎていることをどう脱却するか、若者が出掛けなくなってしまうことをどうするかであり、そのための戦略であるべき。
- ・ 移動しやすいのは目的ではなく手段である。移動した先で楽しくなれることが重要。そのために移動できる場をつくる、その場が名古屋市となるということがこの戦略の達成すべき一番基本的なことである。
- ・ モビリティは目的ではなく手段であり、やらなければならないことである。新型コロナウイルス感染症拡大を経て、出かけなくても済むことが増えた中で、それでも出かけたいまちを提供するというのがニューノーマル、アフターコロナにおける課題だと考える。
- ・ そういった意味では第 3 章は第 2 章の前に記載するべき。
- ・ 90 年代に様々なことを進め、他都市と比べ名古屋市は圧倒的に優れた交通システムとなっており、この 20 年間はあまり何をやらなくても、惰性でよくなっていた。
- ・ しかし、今までのシステムでは新型コロナウイルスや高齢化の進展などといった時代の変化に対応できなくなってきたということをしっかりと記載するべきである。
- ・ 最先端ということは、今までの制度や仕組みの打破も必要だと思われる。そのため、なごや交通戦略推進本部を立ち上げて、今までのものをどんどん打ち破り 10 年後の目標達成に向かって邁進するという確固たる推進体制を明記する必要がある。
- ・ モビリティ革命はバラ色の世界ではない。データがいいように使われ、人々が意図的に行動を誘導されるといったことも考えられる。そうならないためにも公的機関が強力に推進する体制を築く必要がある。
- ・ 全体として目的・目標と手段が混在している。評価指標についてもアウトカム指標とアウトプット指標が混在しており、本当のアウトカム指標が分からないため、どういった交通環境を実現していくかが見えない。
- ・ 推進プランにはロードマップを載せていくと思うが、それに向けしっかりと指標の整理が必要である。
- ・ いままでの名古屋の公共交通は「名古屋市交通問題調査会第四次答申」「公費負担ルール」「敬老パス」の基本的な3つの仕組みで進められている。これらについて、でき

た当時はとても先進的なものだったが、超小型モビリティやシェアリングサービスといった当時は無かった移動手段の登場、タクシーの公共交通への位置付けなど時代が変わり、水準などは見直しが必要である。そして、公共交通計画が自治体の努力義務となった今、3つの仕組みを計画に取り込むことも必要である。

- ・ 高齢化によりバス停勢圏も 500m でよかったものが 200～300m で考えることが必要となってきた。このような状況に対応するためには、バス路線だけではなく、新たな移動手段や MaaS の活用でカバーしていくことが求められる。
- ・ その際、例えば交通事業者である名古屋市交通局がマネジメントする体制も有効であることから、交通戦略推進本部と名古屋市交通局がきちんと連携することが重要である。
- ・ 「みちまちづくり」にかわる新しい言葉として、「みちの使い方改革」はどうか。緑の話も出たが、緑を都心に増やすには道路か駐車場の土地を転用するしかなく、車の削減が必要。
- ・ 一方で、公共交通には詰め込み過ぎないような仕組みも必要だがお金がかかる。
- ・ アフターコロナ時代において、市民や来訪者の QOL を更に高めるためには、もっと歩行者のスペースをとる必要があり、「みちの使い方改革」で目指していくことが重要。
- ・ 低炭素都市 2050 なごや戦略では、都心に緑があふれており、アフターコロナを考えるとまさに実現する必要がある。戦略のキャッチフレーズの 1 つである「風・水・緑・陰」というアフターコロナ社会における都市のあり方は、最終的にはみちの使い方改革で達成できるため、名古屋の広い道路の使い方をこの 10 年で改革していくということが必要であることになる。

議長

- ・ 名古屋らしさということも一つのテーマであり、今の意見はまさにそこに対応するところである。
- ・ 現在の案ではとがった部分がないが、今の意見を踏まえるかなりととがったものになる。事務局としてはいかがか。

事務局

- ・ 推進体制は強化していきたい。
- ・ この戦略を踏まえ行政計画を策定する予定としており、今後も名古屋市交通問題調査会で経過報告をしていきたいと考えている。

J委員

- ・ 経過報告ではなく、名古屋市交通問題調査会としての意見を今回の戦略としてとりまとめることから、委員である我々も利用していただき、戦略をしっかりと推進する体制が必要。

事務局

- ・ 委員ご指摘の名古屋市交通問題調査会第四次答申についても、端末交通が課題となっている中、新しい交通システムも出てきている時代にもなっており、交通局とともに考えていく必要があると認識している。
- ・ 推進体制については、交通戦略推進本部の位置付けを含め実際に動かすための仕組みを検討したい。

- 議長
- ・名古屋の強みをそのままにせず、社会が変わっていく中で改革が必要だということであり、そのために交通戦略推進本部を立ち上げるといった流れになる。
 - ・それには行政内でコンセンサスを得ることが重要なので調整してほしい。
 - ・現行計画の「継承」は違和感があるため、もう少し丁寧な表現が必要である。
 - ・全体として目的が不明確なので、しっかりと明確にすることが必要である。
 - ・アウトカム指標・アウトプット指標は行政計画の際に明確にする方がいいのでは。
 - ・みちの使い方改革について、本当に改革していく意気込みがあるならこのままでもいいが、一度検討してもらいたい。
- A委員
- ・免許返納について、緩やかな免許返納ができる仕組み、返納することに対する抵抗感がない仕組みを免許取得時から考えていくようなシステムがいると思う。
 - ・最先端モビリティ都市について、MaaSの用語や意味が10年間のうちに変わる可能性もある。MaaS=デジタル活用ということでよいと思う。
 - ・最先端モビリティ都市を目指すためには、名古屋市においても例えば道路情報に関する業務のデジタル化により効率改善とすることも考えられる。オーストリアの例なども参考にしてほしい。
- E委員
- ・ニューノーマルに対応した交通のあり方は非常に重要であり、10年前と比べても一番新しく出てきた課題なのでもう少し大きく取り組む必要がある。日本全体で取り組まなければいけないことのモデルとして、名古屋市が先例をつくるという気概でやってほしい。
 - ・外国人は今後増加が見込まれており、年齢構成として若者が多い。これからの名古屋を支える人たちにもなる。そうした視点も入れてほしい。
- 議長
- ・ニューノーマルについては、正しい方向性が見えない部分もある。もう少し議論したかったが、本日出た意見を入れ込めるように検討してほしい。
 - ・少なくとも密は金なりという時代ではないということは言えるため、それを踏まえ、どのようにビジネスモデルを作っていくのか、税金の投入の必要性があるかどうかなどを考えていく必要がある。
- J委員
- ・公共交通サービスの質を確保するために税金を投入していくことは世界的には常識であり、おでかけ環境が整うことにより名古屋にどれだけ利益を与えるのかを考えると非常に費用対効果は高いものと考えている。
- 議長
- ・具体的にこの戦略に書きこむことは難しいと思うが、もう少し充実した記載にしてほしい。

(2) その他

事務局より、今後の予定について報告

以上