

「名古屋交通計画 2030（案）」 に対する市民意見の内容及び市の考え方

「名古屋交通計画 2030（案）」に対し、貴重なご意見をいただきありがとうございます。いただいたご意見とそれに対する本市の考え方を公表いたします。なお、ご意見の内容については、趣旨の類似するものはまとめさせていただいたほか、原文の一部を要約、分割するなどして掲載させていただきましたので、ご了承ください。

令和 5 年 3 月

市民意見募集の概要

●募集期間

令和 5 年 1 月 10 日から 2 月 8 日まで

●提出状況

提出者数：20 人

提出方法：郵送（2 人）、F A X（2 人）、電子メール（14 人）、
持参（2 人）

●意見の内訳

1. 全体について：4 件
2. 交通を取り巻く環境の変化：20 件
3. 将来における交通の基本理念と基本方針：18 件
4. 「最先端モビリティ都市」の実現に向けて、名古屋交通計画 2030 の実現に向けて：72 件
5. その他のご意見：20 件

合計：134 件

名古屋市 住宅都市局 都市計画部 交通企画課

電話：052-972-2724

F A X：052-972-4170

電子メール：a2724-01@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp

1. 全体について

【市民意見の概要】

- ・公共交通機関だけでなく道路整備や観光・産業の計画とも連携して計画して欲しい。また、「最先端モビリティ都市」と称するならドローンタクシーや一般車の自動運転レベルも想定して計画してほしい。
- ・計画案は大変素晴らしいものだが、読んで「何を、いつまでに、どうする」が判りにくく、イメージが想像できない。
- ・計画案は、リニア中央新幹線が2027年に開業することを前提としているが、2027年にリニア中央新幹線開業ができなかった場合やそれ以前に開業の見通しが立たなくなったことが確定した場合、本計画はどう位置付けられるのか。
- ・名古屋市における移手段ごとの路線や利用者、料金、利点、問題点などの現状を示した上で、新しい議論をすべき。資料全体の統一感などが市民にとって判りづらいため、もう少し推敲すべき。

【市の考え方】

- 計画の作成にあたり、関連分野とも連携しながら検討・策定を行っており、市一丸となって計画を実行してまいります。また、「最先端モビリティ都市」では「既存ストック」と「先進技術」を活用して誰もが快適に移動できることを目指しており、将来のことも見据えて策定しております。
- 第5章に「推進プログラム」として取りまとめており、4つの展開に基づいてロードマップ、施策の具体的な内容をお示ししております。
- 本計画はリニア中央新幹線開業に向けて策定しておりますが、開業時期に関わらずスーパー・メガリージョンの形成に向けて関連する各施策を進めてまいります。
- ご意見の趣旨を踏まえ、今後の参考とさせていただきます。

2. 交通を取り巻く環境の変化

【市民意見の概要】

<環境問題>

- ・運輸部門からの排出量の現状を正しく認識できる資料を追加したうえで、自動車からの排出量を減らす施策を検討してほしい。

<交通サービスの現状>

- ・公共交通のサービス基準の考え方（4次答申）が示されているが、現在、各基準を満たしていない地域はどこなのかを記載してほしい。
- ・名古屋市の公共交通空白地の定義では、交通を取り巻く環境の変化に対する解決にならないのではないか。
- ・「名古屋高速の交通量は増加」は事実誤認であるし、図2-18「市内の自動車交通量の推移」のデータが古すぎる。2020年も新型コロナウイルス感染症拡大の影響により大きく減少した数値としているが、2019年から減少していることには変わらないので、将来の交通量の減少を加味して施策を考えてほしい。

<自動車分担率>

- ・東京、大阪と比べて自動車分担割合が高く、公共交通が立ち遅れている現状を正確に認識して、抜本的施策を示してほしい。公共交通対自動車の割合を「4:6」に戻す以上の積極的な目標を打ち出してほしい。
- ・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を記載すべきである。

<公共交通の利用促進>

- ・障害者用の福祉特別乗車券も利用交通機関拡大が行われたことが一切触れられていない。敬老パスだけでなく福祉特別乗車券のこともきちんと記載すべき。

<その他>

- ・現状や施策に「都心部及び主要道路などにおいて、朝から日没後まで慢性的な渋滞が発生し、公共交通の定時制に影響を与えている箇所も存在する。」ということを加えてほしい。

【市の考え方】

<環境問題>

- 運輸部門の二酸化炭素排出量につきましては、自動車による排出量が多い現状も踏まえ、第5章 展開2における「交通分野におけるカーボンニュートラルの推進」に記載の取組みに基づき、施策を推進してまいります。

<交通サービスの現状>

- 公共交通の現状につきましては、第2章 図2-10「公共交通の駅勢圏（駅800m、バス停500m）」にお示ししております。

- 概ね市域全域を公共交通が担っている中で、今の交通環境をしっかりと維持しながら地域の移動ニーズを踏まえ、さらなる利便性の向上に努めてまいります。

- 感染拡大を契機として変化した生活スタイル・移動に対応した交通環境の形成と将来交通量が減少する中でも公共交通の持続性を高めるための取組を推進してまいります。

<自動車分担率>

- 本計画で掲げた成果指標の実現に向けて、公共交通の利便性を高め、持続可能な公共交通ネットワークの機能強化に取り組むとともに、人中心・公共交通優先となる道路の使い方へ転換し、誰もが安心して移動できる道路環境の形成に取り組んでまいります。

<公共交通の利用促進>

- 福祉特別乗車券につきましては、以下のように修正をいたします。

[2章 交通を取り巻く環境の変化 ▶ 5 リニア中央新幹線の開業によるスーパー・メガリージョンの形成 ▶ (3) 移動の喚起]

【旧】：また、公共交通の利用促進においては、同伴幼児の無料人数の拡大や敬老パスの対象交通の拡大、ドニチエコきっぷをはじめとした

【新】：また、公共交通の利用促進においては、同伴幼児の無料人数の拡大や敬老パス・福祉特別乗車券の対象交通の拡大、ドニチエコきっぷをはじめとした

【旧】：《図2-41 敬老パスの対象交通の拡大》

【新】：《図2-41 敬老パス・福祉特別乗車券の対象交通の拡大》

<その他>

- ご意見の趣旨を踏まえ、今後の参考とさせていただきます。

3. 将来における交通の基本理念と基本方針

【市民意見の概要】

- ・リニア中央新幹線、中部国際空港中心の施策を推進することは反対であり、基本方針3から名古屋大都市圏の成長を削除し、前計画で記載のあった「都心部への過度な自動車流入を抑制」を復活させてほしい。
- ・利用者の経済性を考慮し、基本方針1と基本方針2に「安価」、環境負荷低減の基本となる「自動車走行量の規制」というキーワードを加えてほしい。

【市の考え方】

- 自動車の流入抑制につきましては、3つの基本方針の施策の方向性である「1-③ 環境にやさしい交通体系の実現」、「2-① 公共交通を中心とした持続可能な交通体系の実現」、「3-③ 人が中心の歩いて楽しいにぎわいのあるまちの実現」といった環境負荷の低減、人中心・公共交通中心の生活への転換という考え方の中に継承されております。
- 今回の計画策定につきましては、前計画の各種施策の継承とさらなる強化が必要であり、加えて名古屋の交通を取り巻く環境の変化や誰もが快適に移動できる交通体系といった視点を考慮すべきと考えております。

4. 「最先端モビリティ都市」の実現に向けて、名古屋交通計画 2030 の実現に向けて 展開 1 「リニア中央新幹線の開業に向けた広域交通環境の形成」

【市民意見の概要】

<道路建設>

- ・「黄金出入口付近フル IC 及び椿町線の改善による駅西側とのアクセス強化、新洲崎 JCT 出入口設置による駅東方面とのアクセス向上を図ります。」とあるが、渋滞を引き起こさないか。
- ・今後、人口減、トリップ数減となっていくので、新規道路建設をやめるべき。

<SRT>

- ・「名古屋駅周辺における交通機能の強化」、「回遊性を高めるための新たな路面公共交通システム「SRT」の導入」は表題の広域交通環境の形成とは無関係ではないか。
- ・メーグルや市バス路線などの既存路線との競合などから SRT の導入メリットがよく判らなかった。交通事情等を考慮したシミュレーションが必要ではないか。
- ・名古屋・栄から名古屋城へのバスアクセスが悪い。SRT 採用の際のルートや用地確保もそうだが、名古屋・大須・矢場町・栄・県庁・名古屋城を環状に頻繁に発車するバス路線を運行し効果を予測するのはどうか。
- ・SRT 整備において、C-758 系統を連節バスに置き換えるだけの整備や車両を「連節バス」だけに限定することはやめてほしい。また、SRT の乗り場選定についても既存交通との住み分けをしっかりとしてほしい。
- ・白線を認識して路面電車のように進むバスも可能になっているようなので、整備コストの安い SRT の積極的な推進を期待する。
- ・SRT は独特な物でなく、将来性や発展性のある汎用性が高いものを目指して欲しい。架線レスの LRT も開発されているので、架線レスな燃料電池 LRT などを検討してほしい。
- ・SRT の事業主体はどこになるのか。交通局の各種乗車券や敬老パス、福祉特別乗車券での乗車は最低限必要。

<水上交通>

- ・水上バスにおいて、金城ふ頭からセントレアに向かう便を新設してほしい。
- ・中川運河や堀川での水上交通に期待。運河の有効活用になり、交通空白地帯への解決策にもなる。

<中部国際空港>

- ・「リニア中央新幹線の開業効果を圏域全体に波及する広域交通ネットワークの早期形成」、「中部国際空港第二滑走路や名古屋港の整備等による国際的ゲートウェイの機能強化」については露骨な開発志向であり、環境上の問題を検討してほしい。
- ・イスタンブール空港やアトランタ空港などへの路線を整備することで、1回の乗換で全世界がカバーできるようにしてほしい。
- ・名鉄が止まった場合、空港へアクセスできなくなるため、代替としてあおなみ線の延伸を考えてほしい。

<その他>

- ・名古屋港のポートアイランド整備が必要。世界最大規模のコンテナ船が寄港できることや完全自動化、あおなみ線の延伸、クリーンエネルギー等を取り入れ、物流機能のメッカとなって欲しい。
- ・交通需要が減少していく中、リニア中央新幹線の開業による交通需要の増加が断言できないまま、「最先端モビリティ都市」の実現を目指して計画を作ることには反対。
- ・早急に地下鉄東山線の柳橋駅を設置し、都心の活性化につなげてほしい。
- ・乗換拠点として、JR/地下鉄/近鉄があり、あおなみ線にも近い八田駅をもっと活用してはどうか。

【市の考え方】

<道路建設>

- 将来交通量につきましては、リニア開業や名駅周辺の開発に伴う交通量の増加を見込んだ上で予測しており、交通量が現在よりも大幅に増加することはないと確認しております。
- 都市内の道路には交通円滑化だけでなく、防災や交通安全等の機能もあることから、めざす都市像の実現のために必要な道路は、今後も整備していく必要があると考えております。

<SRT>

- リニア中央新幹線の開業に向けた広域交通環境の形成には、多くの交通モードが集積し、他都市からの玄関口である名古屋駅周辺の交通機能の強化が必須であるとともに、来訪者など多くの方が名古屋駅から都心部の各拠点へ快適に移動できるように、SRTの導入を図ることが重要であるとと考えております。
- SRTは、都心部の回遊性向上や賑わいの拡大をはかるため、ウォークアブルなまちづくりと一体となってまちの魅力を高めていくことを目指しており、テラス型の乗降・待合空間の設置など、公共交通優先の道路空間への転換を図りつつ、地下鉄や市バスと連携・役割分担できるような走らせ方を検討してまいります。当初は、都心の中で特に移動が多い名古屋駅一栄間の「東西ルート」から導入し、その後、名古屋城、大須などを結ぶ周回ルートへ展開していきたいと考えております。
- SRTは、LRTのような存在感や快適性を備えながら、軌道敷設の必要がなく、自動車交通の状況やまちの変化に合わせた柔軟な対応が可能なタイヤベースシステムとして導入を進めることとしており、当初運行については、昨年9月の社会実験の体験乗車での評価も踏まえて連節バスを導入してまいります。将来的には、自動運転等の先進技術も実装できるよう検討してまいります。
- SRTの運行事業者につきましては今後決めていきますが、他の交通機関との乗り継ぎを含め、利用しやすいサービスが提供できるよう努めてまいります。

<水上交通>

- 今後もガーデンふ頭・金城ふ頭等と連携した広域的な水上交通の充実やネットワーク化をめざし取り組んでまいります。

<中部国際空港>

- 自動車専用道路等の整備につきましては、周辺の環境に与える影響について把握し、必要な措置を講じた上で実施されております。また、本市としては、中部国際空港が国際拠点空港として更に発展し、地域の国際競争力を向上させるためにも、空港機能の強化と需要拡大をはかる必要があると考えております。そのため、中部国際空港の第二滑走路をはじめとする空港の機能強化を推進するとともに、航空路線の拡大に向けた取り組みを実施していきたいと考えております。加えて、あおなみ線の延伸については、前提として、着実な需要拡大が必要であるため、本市としても一層、中部国際空港の利用促進に取り組んでいきたいと考えております。

<その他>

- ご意見の趣旨を踏まえ、今後の参考とさせていただきます。

展開 2 「持続可能な公共交通ネットワークの形成」

【市民意見の概要】

<GWB>

- ・無人化による収益向上を公共交通の目的とするのは反対。即時の有人対応があったときに監視モニターだけでは対応できない問題が残るので、ガイドウェイバスへの自動運転技術実装は慎重に検討してほしい。

<自動運転>

- ・自動運転社会は時間がかかると認識したうえで、公共交通に自動運転を先行させるのはいかなものか。公共交通でも民間でも変わらない自動運転の利点をこじつけている。

<地域公共交通計画>

- ・計画内に記載されている「地域公共交通計画の策定」は、策定手続きが示されただけ。策定までのスケジュールや地域の定義など、具体的な内容を示してほしい。

<持続可能な公共交通>

- ・公共交通の維持を引き続きお願いしたい。利用者が少ない路線は見直しや車輛の小型化等を行い、効率よい運行をしてほしい。
- ・今池⇄大曽根間に地下鉄路線を新設してほしい。
- ・北部地域の移動が楽になるので栄生～浄心～黒川間を地下鉄・基幹バスで結んでほしい。
- ・将来人口減だからと消極的では、名古屋市の衰退を招くことになりかねない。そこでまちの活性化と経済効果を見据え、市営地下鉄として名鉄瀬戸線を栄駅から名古屋駅まで延伸してほしい。
- ・首都圏と比べ地下鉄の料金が高いと感じるが、公共交通利用者増加へ向けた障壁にならないか。
- ・まずは地下鉄において無人運転化や連結車両の増加、乗り換え円滑化などの取組を行うことで、利便性を上げながら高い地下鉄料金を下げて利用者を増やす努力をすべき。

<混雑緩和>

- ・コロナによる影響から公共交通を守る対策として、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の展開を盛り込むべき。
- ・ダイナミックプライシングのような収益性向上のために混雑時間帯の料金を高くすることで、利用者には不便を強いる制度には反対。むしろ公共交通を無料化する方向を目指してほしい。

<カーボンニュートラル>

- ・第2章図 2-8「部門別 1人当たり二酸化炭素排出量(2013年度)」に記載した数値を第4章展開2「交通分野におけるカーボンニュートラルの推進」にも記載してほしい。また、1台当たりの排出量を減らすだけでなく自動車走行総量を削減する旨も追加してほしい。
- ・脱炭素の課題とコロナ後の変化を踏まえて、重点的な取り組みを再検討すべきである。

<ユニバーサルデザイン>

- ・駅のエスカレーターの設置数、改札、駅出口が少なく、快適とは言えない。また、車両においても座席定員以下の着席や、ロングシート着席時の快適性が首都圏と比べて悪い。加えて、名古屋～栄間の乗車率が高いため、車両数や本数を増やしてほしい。
- ・老人にとっては名古屋駅の鉄道に上り下りのエスカレーターがないのは苦痛。特に名鉄方面からは移動においては何もなかったため、狭い場所で改良困難だとは思いますが検討してもらえないか。
- ・アジア大会に向けて、競技会場の最寄りの地下鉄駅の整備や改修工事を行ってほしい。アジア大会に向けて、瑞穂運動場東駅の整備や改修工事が必要ではないか。

<災害対策>

- ・取組には異論はないが、第2章(3)「大規模自然災害への懸念」に、災害時の交通機関における被害、橋りょう・地下鉄構造物の耐震化、電線類の地中化の現状を追加してほしい。

<その他>

- ・MaaSについては名古屋鉄道が取り組んでいるので新たに開発するのではなく上手に連携を図るべ

きではないか。

- ・デンマークのように LRT や市電により自動車を運転せずとも気軽に移動できるようになったりすると良い。
- ・交通集中の緩和、大気汚染等の防止に向けて、自動車から公共交通機関へモーダルシフトする必要がある。また、公共交通機関を維持する必要があるため、公共交通機関優先の道路整備を行うことや、「公共交通機関を利用するとコロナに罹る」という先入観を払拭することも必要。
- ・自動車流入阻止のための基幹バスレーンの全時間帯専用レーン化と常態化している遅延を防ぐための基幹バス優先信号や歩行者が安全に横断できる信号の整備が必要。
- ・連節バスを都心域内より先に非常に混んでいる基幹バス東郊線・出来町線とガイドウェイバス志段味線に導入できないか。
- ・基幹バスとガイドウェイバスは、料金体系を他の市バスと変え、地下鉄駅でも乗り換え乗車券を販売してほしい。
- ・環境に優しいと言う点で燃料電池バスを試験導入しているがEV（電気）バスと言う選択肢は無いのか。

【市の考え方】

<GWB>

■ガイドウェイバスにおける自動運転技術の導入につきましては、持続可能な運行を目指して利用者の安全面も考慮しながら検討してまいります。

<自動運転>

■自動運転技術は公共交通の持続性を確保するための有効な手段のひとつと考えられております。

<地域公共交通計画>

■地域公共交通計画策定につきましては、名古屋市地域公共交通協議会（R5.2 設立）において検討しており、令和 5 年度中の策定を予定しております。

<持続可能な公共交通>

■今後も公共交通の利用促進のため、利便性を高め、持続可能な公共交通ネットワークの機能強化を推進してまいります。

■本市の市バス・地下鉄は、新型コロナウイルス感染症の影響もあり、多額の累積欠損金と資金不足を抱え、非常に厳しい経営状況となっております。今後、基幹バス、地下鉄新線の建設を検討するにあたっては、営業路線の運営に支障をきたすことのないよう、社会経済情勢の動向、需要及び採算性について、慎重に見極める必要があると考えております。

■地下鉄の料金につきましては、必要な投資や経費の節減を前提として、事業の採算性を基本に、利用者の負担や他事業者の料金水準を考慮しながら決定しております。

<混雑緩和>

■車両内の混雑緩和につきましては、様々な角度からニーズに合わせた対策の検討に努めてまいります。

<カーボンニュートラル>

■モビリティマネジメントの啓発等の施策を行い、自動車から公共交通への転換を推進してまいります。

■今後 10 年間の中でも早急に検討を行い、実現に向けて動き出すべき「早急を実施する重点的な取組」と並行して進めていく「その他の主な取組」を設定しておりますが、最先端モビリティ都市の実現に向けて相互に関係していくものと考えております。

<ユニバーサルデザイン>

■市営交通における駅施設のバリアフリー化につきましては、国のガイドラインなどを踏まえ、高齢者、障害者、訪日外国人等、お客さまに安心して快適にご利用いただけるよう、施設の整備を

進めてまいります。

- 地下鉄の運行本数については、利用状況に見合った本数となるよう努めてまいります。
- 名古屋駅前広場の再整備において、各交通施設をつなぐ主要な乗換動線は、昇降施設が連続して適切に配置されたバリアフリールートとなるよう、検討してまいります。

- 2026年のアジア・アジアパラ競技大会に向けて、メイン会場の最寄りとなる地下鉄駅について、令和4年11月に策定した瑞穂公園陸上競技場地区バリアフリー基本構想に基づき整備を行います。

<災害対策>

- 災害対策に関するご指摘の施策につきましては、それぞれの計画に基づき、着実に推進してまいります。

<その他>

- ご意見の趣旨を踏まえ、今後の参考とさせていただきます。

展開3「まちづくりと連携した多様な道路空間の形成」

【市民意見の概要】

<ウォークアブル>

- ・久屋大通周辺にウォークアブルゾーンを導入して賑わいづくりを行うなど、住民同士が商業的・文化的に交流できる道路の利活用や再設計という視点を交通施策にも反映し、住民中心の街づくりを目指してほしい。

<自動運転を見据えたインフラ>

- ・「自動運転社会を見据えたインフラ側での対応」とあるが、インフラ側で対応することに疑問。通常の自動運転は路線分離帯を認識するという方式で、道路側に余分な費用負担がない方法としているはずだが、どう考えているのか。

<道路空間の主役転換・再配分>

- ・市の面積の18%が道路になっていることを「豊かな道路基盤」と自慢するのではなく、いびつな都市空間を形成している点で恥ずべき姿と評価しなければならない。「道路空間の主役転換」をスローガンで終わらせることなく、市民と共に確実に実現してほしい。
- ・名駅や栄、矢場町等都心や地下鉄駅入口周辺において、少人数の車利用者のためにあれだけの幅員を確保して、多くの歩行者が窮屈な思いをしているのは不公平だと思う。歩行者・自転車空間拡張をお願いしたい。
- ・久屋大通等において一車線無くし、歩行者空間を広げ、さらには自転車専用道路を作り、買い物で自転車を利用して気軽に駐輪できる、クリーンでエコな街づくりをして欲しい。
- ・歩道なき道路に歩道を整備したり、自転車専用レーンを整備したり、バスレーンを整備したりすることにより、交通事故発生件数が減り、バスの定時運行が可能になると期待している。
- ・地下鉄駅に設置された有料駐輪場が少なく、自転車利用自体にブレーキがかかっているため、サイクルアンドライドに重点的に取り組んで欲しい。地下鉄乗車の際には駐輪場を無料にする等、自転車や公共交通機関を組み合わせた取組を推進していくべき。
- ・デンマークのように自転車レーンを整備し自転車での移動がしやすくなったりすると良い。

<集中緩和>

- ・リニア中央新幹線、中部国際空港中心の施策を推進することは反対であり、基本方針3から名古屋大都市圏の成長を削除し、前計画で記載のあった「都心部への過度な自動車流入を抑制」を復活させてほしい。

<その他>

- ・名古屋市は幹線道路を中心に道路幅が広く、信号のある交差点では横断歩道を渡るのに非常に時

間がかかるため、歩行者目線での、道幅の広い道路を渡りやすくする・信号待ちや短い青信号時間のイライラを解消させるための、具体的な施策が必要ではないか。

- ・新たに街路樹を植える場合には、生物多様性の保全の観点から、我が国にゆかりのある在来種の樹木を中心に植樹するのがよい。
- ・少しでも夏を過ごしやすくするための名古屋の気候を意識したまちづくりとして、道路空間における街路樹の整備をお願いしたい。
- ・傘をささずに公共交通機関にアクセスできるよう、中京競馬場駅～競馬場間のように鉄道駅から半径 500m 以内の歩道には上屋をつけてはどうか。

【市の考え方】

<ウォークアブル>

■豊かな道路空間を自動車から人が中心となる空間へ転換し、まちづくりと連携したウォークアブルな道路空間を形成してまいります。

<自動運転を見据えたインフラ>

■自動運転社会の形成にあたっては、車両側の技術だけでは限界があり、車両側とインフラ側の両方からアプローチしていくことが重要とされているため、インフラ側に対して何が必要か、何をしていくべきかを検討していく必要があると考えております。

<道路空間の主役転換・再配分>

■都心部のシンボリックな通りにおいて、道路空間の再配分などによる歩行者空間の拡大を行い、人にやさしく歩いて楽しい道路空間を創出してまいります。

■自転車通行空間や自転車駐車場の整備、都心部におけるコミュニティサイクルの普及促進など、自転車が使いやすい環境整備を進め、回遊性の向上を図ってまいります。

<集中緩和>

■自動車の都心部への集中緩和に向け、駐車場のあり方を見直し、自動車から公共交通への乗換を促進する取組や高速道路の利便性向上による平面道路の集中緩和を推進してまいります。

<その他>

■ご意見の趣旨を踏まえ、今後の参考とさせていただきます。

展開 4 「地域のニーズに応じた移動環境の形成」

【市民意見の概要】

<公共交通空白地への移手段の導入>

- ・新たな移手段と仕組みの導入は、新しい機能に注目するだけでなく、料金が公共交通として成立することを前提とした制度として考えてほしい。
- ・空白地にすむ自家用車や運転免許がない高齢者などの歩行困難者は、移動難民として公共交通サービスの枠外に置かれたままであるので、AI 乗り合いデマンドなどの施策を導入して対策すべき。
- ・「公共交通空白地への移手段の導入」において、現在、公共交通のサービス基準の考え方を満たしていない地域へどう対応するのか明らかにしてほしい。また、将来イメージとして「AI オンデマンド交通」の導入だけが例示されているが意味があるのか。
- ・市バスの空白地域や需要の減少に応じて路線をデマンド化する考えは必要。
- ・利用者が少ない市バス路線は廃止したり減便したりするなどの合理化は必要。代替として、マイクロバスでの運行や予約制のデマンドタクシーにしてはどうか。

<交通安全>

- ・「地域のニーズに応じた移動環境の形成」をもっと前面に展開し、生活道路のインフラ整備や自動車乗り入れ規制、自転車通行レーンの確保、そして通学路の安全対策をはじめとした交通安全対

策についても積極的な施策展開を強く望む。

<モビリティマネジメント>

- ・名古屋市の道路渋滞や路上駐車の問題は場当たりの対策では解決しないため、自動車よりも公共交通機関を利用してもらえるような施策を行い、自家用車保有台数を削減すべき。
- ・マイカーよりも公共交通での移動をしてもらい、渋滞・排ガス抑制・交通事故発生件数削減に努めてほしい。

<その他>

- ・かつてバス路線があったが、今はなくなってしまった地域の高齢者対策として10~15名乗りの自動運転車も必要ではないか。

【市の考え方】

<公共交通空白地への移動手段の導入>

■既存の移動手段に加え、デマンド交通やシェアリングといった新しい仕組みを活用しながら、地域の実情に応じた新たな移動手段の導入を検討し、地域のニーズに応じた移動環境を形成してまいります。

■第4章の展開ごとの取組につきましては、第5章に施策をお示ししております。

■公共交通空白地への移動手段の導入にお示ししている「AI オンデマンド」は、あくまでも一例としてのイメージです。今後の検討において、AI オンデマンド交通に限定している意図はございません。

<交通安全>

■基本方針1「安全・安心で環境にやさしい交通」に基づく施策の方向性である「1-① 安全に安心して移動できる交通体系の実現」を踏まえた各施策を推進してまいります。

<モビリティマネジメント>

■モビリティマネジメントの啓発等の各施策を推進していく中で、いただいたご意見も参考にさせていただきます。

<その他>

■ご意見の趣旨を踏まえ、今後の参考とさせていただきます。

5. その他のご意見

【市民意見の概要】

- ・地下鉄駅はどこも清掃が行き届いていないため、黒ずんでいる壁に対して少なくとも高圧洗浄を行うなどしてほしい。
- ・観光地として認識されるために、SRT 導入の前倒しや市長提案の蒸気機関車の導入などをぜひ実行してほしい。
- ・バス停が主要交差点から離れたところに設置されているところが多いため、設置箇所の抜本的な見直しが必要。
- ・東海交通事業城北線に名古屋市が出資して電化・駅整備をしてほしい。
- ・公共交通の役割を考え直し、市民の交通権を確立するため、誰でも、いつでも、どこへでも、安く移動で切るように、公共交通の無料化の検討を始めてほしい。
- ・ジェンダー平等社会の実現も強く要請されている。交通の分野では、痴漢被害ゼロを目標とした積極的な痴漢被害防止対策を計画に盛り込むべき。
- ・現行の一日乗車券だけでなく、リニモやゆとりーとライン、JR や私鉄線等に乗車可能な乗車券を作成し、東海地域との繋がりを強化してほしい。また、観光等で日付をまたいだ利用や短時間利用などフレキシブルに利用できる乗車券を作してほしい。

- ・名古屋市は人口密度が高く過密なため、自家用車保有台数削減によって必要のなくなった駐車場用地を収益性の高い用地として有効活用することは急務である。
- ・道路環境の整備には愛知県警察本部との連携を図ってほしい。
- ・名古屋走り撲滅に向けて、通行区分違反等の徹底した取り締まりや撲滅に向けた啓発活動をしてほしい。
- ・計画案の理念から実施方法に至るまで大幅な修正が必要。
- ・「ウォーカブル」や「シームレス」など、横文字を日本語に直してほしい。

【市の考え方】

- ご意見の趣旨を踏まえ、今後の参考とさせていただきます。