

議題1 懇談会について

- ・ SRTはオリジナルの名前。「横のエレベーター」など、新しい移動価値として名古屋へ、世界へ広まると良い
- ・ SRTのトータルデザインは、これまで名古屋都心部で景観形成を行ってきた蓄積や、現在のまちの動きと調和して行っていく

議題2 SRTのトータルデザインについて

【論点：①SRTのデザイン視点、②SRTの魅力を高める機能】

- ・ 「先進性」では無く名古屋交通計画2030でも使っている「最先端」を目指す。技術面と使い方両面で「最先端」を。SRTにも含まれる「スマート」も1つの特徴
- ・ 「わかりやすさ」は当たり前すぎて羅列不要
- ・ 鉄道とバスとの違いは「アイデンティティ」の有無。バスはどこを走っているか、どこが軸なのかが分からない。SRTは走る路線を明確にし、名駅からすぐSRTの軸が見えるなどの、交通機関としてのアイデンティティを持たせること
- ・ 「SRTとして何がしたいのか」が欠けている。そのコアがしっかりしていれば、その上に何が乗ってもそれほど問題はない
- ・ まちづくりの計画など、本来のトータルデザインについては範囲外として、本懇談会ではSRT自体のビジュアルアイデンティティの範囲での議論を進めるが、事務局側で、懇談会の検討範囲をもう少し明確にして欲しい
- ・ 住宅都市局の他部署で行っているまちづくりや交通に関する全体検討とは、コンセプトを共有しながら進めていく
- ・ MaaSなどの先進的な付加価値も必要だが、自転車ごとバスに乗れるといった物理的な「つなぎ」の機能も魅力的
- ・ 「誰が何の目的で利用するのか」を決め、共有し、デザインを考える。走らせ方も非常に重要。みんなにとって誇れる存在に
- ・ 料金、サービスは、誰が使うか、誰に使いやすくするのかを絞らないと考えにくい
- ・ 他都市でも連節バスは多く、差別化できない。通常のバスではできない取組みをしたり、皆が気に入るようなことを見つけながら常に実証実験して走らせたりと、試行錯誤して良いものを見つけていくみたいなイメージが作れば

- ・車両台数で機能が変わる。20台なら来訪者の移動手段となり、1台なら名古屋のシンボルやセレモニーのような楽しみを作る存在となる。SRTの台数について、中長期的に成長も考えながらデザインするのだろうか
- ・来訪者は分かりやすい地下鉄を選ぶ。バスは色もデザインもバラバラで事業者も複数いて分かりにくい。来訪者向けに、ある程度標準を合わせるべき
- ・広小路の昔の賑わいや産業都市としての建築の風格など名古屋は大人っぽい文化のまち。SRTに突出したデザインはあまり必要なく、大人っぽさが出るとよく、名古屋めしや名古屋言葉などの若々しさのある名古屋の情報発信力と融合できればよい
- ・バスは「不便」ではなく「不安」な乗り物。どれに乗るのか、どこで降りるのか分からない。できるだけ乗りたくない。DXで「不安な乗り物」の解消に期待している
- ・SRTを市バスの一部として走らせるのか、メーグルのように全く違うバスとして走らせるのかでデザインの進め方が変わるので、方針を示して欲しい
- ・来訪者の不安感を払しょくするには、横串を通すデザインでもよい。SRTを市営交通とするのなら、中戦略的なイメージを持った上で、最初の実験的な小戦略SRTを考えるような、トータルに分かりやすいデザインになっていく必要がある
- ・将来的に(SRT構想の)10分間隔での運行になるなら、連節バスでは料金収受が課題。全扉から乗降できないと意味がない。そこまで想定してデザインや機能を考えるのか、単に今の市バスと同様な料金収受なのか。それによりバス停のデザインも影響される
- ・SRTの「スマート」を特化して「お利口さんな乗り物」のコンセプトを持たせては。バスや地下鉄とは全く別な、賑わいをメインにした新しい乗り物として売り出す。コンセプトさえしっかりすればいくらでも発展的に決めていける
- ・仕組み、機能の価値を常にアップデート&蓄積していくようなお利口さんバスに近づけていけると、最先端で世界に誇れるバスになるのではないか