

令和5年度 交通対策・地区整備特別委員会行政視察報告

1. 視察期間 令和5年11月13日（月）～14日（火）

2. 出席者

(1) 委員

委員長 中村謙治郎、 副委員長 寺田 晃

委員 石原 喬子、 大浦 美鈴、 松村 智成、 富永 龍司、 鈴木 昇、
松尾 伸子、 青柳 雅之

(2) 同行理事者

都市計画課長 反町 英典

3. 視察先及び調査事項

(1) 愛知県名古屋市 名古屋交通計画2030について

(2) 愛知県豊田市 先進モビリティ活用事業について

4. 調査の概要

別紙のとおり

【愛知県名古屋市】

1. 市の概要

人 口 2, 3 2 6, 1 9 1 人 (令和5年9月1日現在)

面 積 3 2 6. 5 km²

主な特色

- ・伊勢湾の湾奥部に面し、木曾三川（木曾川・長良川・揖斐川）により形成された広大な濃尾平野の東に位置している。
- ・日本のほぼ中央に位置し、東京からは約260km、大阪からは約140kmの距離にあり、鉄道や幹線道路の結節店として東西交通の要衝となっている。また、品川・名古屋間を約40分で結ぶ「リニア中央新幹線」の開業が予定されている。
- ・道路中央部に専用車線や停留所を設置した「基幹バス」、道路中央分離帯上に建設した高架専用区間をハンドル操作なしに走行し、一般道も走行することができるデュアルモードを兼ね備えた「名古屋ガイドウェイバス」、全国初となる地下鉄の環状運転を行っている「地下鉄（名城線）」など、従来の交通機関とは異なる機能や特性を持つ新交通システムが多数実装されている。

2. 調査事項

名古屋交通計画2030について

(1) 経緯

名古屋市では、学識経験者や市議会議員、関係行政機関などで構成される「名古屋市交通問題調査会」が市長の附属機関として設置されており、交通問題等に関する市長の諮問に対する答申を行っている。

令和元年7月、市は本調査会に対し、「まちづくりと連携した新たな総合交通体系について」の諮問を行った。コロナ禍で先行きが不透明な状況の中、協議を中断した時期もあったが、令和4年2月、「名古屋交通戦略2030」の答申が行われ、この答申に基づき、令和5年3月に「名古屋交通計画2030」を策定した。

(2) 計画の目的

名古屋市においては、人口減少や少子高齢化などによる人口構造の大きな変化が見込まれ、また、品川・名古屋間を結ぶリニア中央新幹線の開業も予定されている。このように市の交通を取り巻く環境が大きく変化していることに加え、自動運転やICT等の技術開発の進展など、今までに無かった先進技術が登場してきている。こうした社会変化を捉え、持続可能な都市交通体系を形成することを本計画の目的としている。

(3) 「名古屋交通計画2030」が目指す交通の将来像

名古屋大都市圏における中枢都市として、地下鉄の環状化や基幹バス、ガイドウェイバスなどこれまでの名古屋市の先進的な取組である既存ストックと、ICTや自動運転技術などの先進技術を掛け合わせるにより、リニア中央新幹線とシームレスにつながる持続可能で質の高い公共交通ネットワークが形成されるとともに、さらなる技術の活用による快適でスマートな移動環境が実現した都市である「最先端モビリティ都市」を将来像としている。

(4) 重点施策と成果目標

ア. 重点施策

「最先端モビリティ都市」の実現に向けた重点施策として、「4つの展開」を掲げている。

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」

- ・リニア中央新幹線の開業により、東京から名古屋への移動時間が大幅に短縮され、東京へのストロー現象も懸念される中、都市間競争に勝ち抜くためにも、名古屋の交通面での強みを活かし、市域・圏域へ交流・賑わいを波及させる取組を進める。
- ・スーパー・メガリージョンの中心として、交流人口の増加による人の移動に対応するとともに、大阪延伸までのリニア中央新幹線の終着点であるアドバンテージを活かすため、さらなる乗換拠点の機能強化や多様な移動手段の連携のほか、広域的な連携強化を進める。

展開2 「持続可能な公共交通ネットワークの形成」

- ・人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響などにより、移動全体が減少している中、誰もが快適に日常生活に必要な外出・移動ができるための公共交通を維持していく。また、その中で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を進める。
- ・持続可能な公共交通を実現していくために、混雑緩和、環境への配慮、ユニバーサルデザインなどの視点を考慮しながら、魅力あるまちをつくり、外出を促進していく。また、災害等に備え、非常時における交通機関の被害低減などの視点も重視する。

展開3 「まちづくりと連携した多様な道路空間の形成」

- ・多様な交流や賑わいを創出し、安全で快適なまちの回遊に向けて、公共交通の利便性向上や自動車の都心部への集中緩和により、名古屋の特徴である豊かな道路空間をこれまでの自動車中心の空間から、人や公共交通が中心となる空間へ転換するとともにまちづくりと連携した緑豊かでウォーカブルな道路空間の形成を進める。
- ・さらなる回遊性向上のために、自動運転車両やシェアサイクルなどの多様な交通手段がシームレスにつながる環境の構築を進める。

展開4 「地域のニーズに応じた移動環境の形成」

- ・高齢者を中心に、生活利便施設への移動が難しくなっているため、地域のニーズに対応できる新たな移動手段の確保を進める。そのために、交通安全や意識のバリアフリー、環境に与える影響に関する教育や啓発などの様々な観点から、まちの多様な担い手が地域の交通について考える機会を創出していく。

イ. 成果目標

「最先端モビリティ都市」の実現に向け、重点施策の成果目標を以下のとおり設定している。

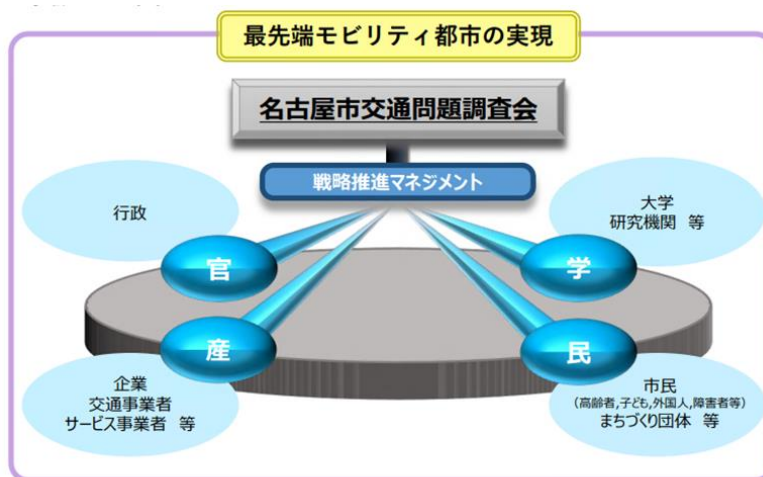
展開	指標	成果目標		
		現状値	数値目標	
			2025年度	2030年度
展開1 リニア中央新幹線の開業に向けた広域交通環境の形成	名古屋市内へ公共交通等を利用して来訪する人の割合	67.4% (2021年度)	70%	73%
	名古屋駅の乗客数※1	41万人 (2020年度)	67万人 (2024年度)	70万人 (2029年度)
展開2 持続可能な公共交通ネットワークの形成	公共交通を便利で利用しやすいと思う人の割合	81.6% (2021年度)	84%	85%
	市内の鉄軌道及び市バス1日当たりの乗車人員合計※2	188万人 (2020年度)	259万人 (2024年度)	258万人 (2029年度)
展開3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成	歩行者と自転車のそれぞれが、安全で快適に通行していると感じている市民の割合	39.7% (2021年度)	40.7%	50%
	都心部の歩行者交通量※3	41,000人 (2020年度)	54,000人	56,000人
展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成	地域の住民によるまちづくりが活発に行われていると思う市民の割合	31.7% (2021年度)	46%	60%
	交通をテーマに地域主体のまちづくりを推進した地区数	2件 (2021年度)	累計 5件以上	累計 10件以上

※1、2、3 新型コロナウイルス感染症拡大以前のデータから数値目標を設定しています。
 (※1 64万人(2017年度)、※2 262万人(2019年度)、※3 50,000人(2019年度))

(名古屋市資料(名古屋交通計画2030 概要版)より)

(5) 推進体制

最先端モビリティ都市の実現に向けて、名古屋市交通問題調査会を中心に、関係者(市民、まちづくり団体、企業、交通事業者、サービス事業者、大学、研究機関、行政など)が相互に連携し、計画を推進していくとしている。



《図 推進体制のイメージ》

(名古屋市資料(名古屋交通計画2030 概要版)より)

(6) 課題及び今後の展開

- ・新たな移動手段(パーソナルモビリティ、デマンドバスなど)と既存の移動手段をどのように組み合わせしていくかを検討し、これからの多様な移動ニーズに対応していくことが必要である。

- ・乗換利便性等を含め、MaaSなどの新たな取組や検討が必要となる。
- ・自動運転技術などの技術革新により、交通事業者におけるドライバー不足や経営効率化などの課題の解消に取り組む必要がある。
- ・DX（デジタル・トランス・フォーメーション）の更なる進展により、誰もが使いやすい・わかりやすいといった視点に立った移動の質の向上を求めていく必要がある。

3. 主な質疑応答

（問）まちづくりと連携した多様な道路空間の形成に向けて、現在、具体的にどのような取組を実施しているのか？

（答）名古屋市は、車道と歩道、いずれの道路も広いという特色がある。歩道の広さを活用し、賑わいを創出するため、イベントの実施やベンチの設置などを実験的に実施している。

（問）ウォークブルを推進するにあたり、車線を減らして歩道を拡幅することは検討しているのか？

（答）車を利用して来訪する方も多く、車線の減少については理解が得られにくい状況にある。また、歩道の拡幅により、自転車利用者が歩道上を運転してしまうことにつながる懸念もある。そのため、歩道の拡幅については考えていない。現在、新たな路面公共交通システムである「SRT（Smart Roadway Transit）」の社会実験において、バス停を道路にせり出す「テラス型」とし、この空間をウォークブル空間として活用する取組を進めている。

（問）市の公共交通ネットワークにおいて、パーソナルモビリティやデマンドバスなどをどのように活用していく方向性なのか？

（答）市の公共交通ネットワークにおいては、地下鉄や基幹バスを基幹的な交通モード、市バスなどを補完的な交通モードとしている。デマンドバスなどについては、交通空白地などにおける地域内交通モードとして考えており、それぞれ適材適所に役割分担することで、合理的な交通ネットワークを構築することを戦略としている。また、都心部においても、駅やバス停、駐車場などにおいて、利用者のニーズに沿った交通モードを選択できる仕組みとしていきたいと考えている。

4. まとめ

名古屋市は、鉄道やバス、タクシーなどの公共交通が充実しており、また、市域に占める道路の割合が政令指定都市で最も高く、広い道路空間を有するなど、豊かな道路基盤が整備されている。そして、このような道路基盤を活用し、基幹バスやガイドウェイバスなどの他都市では見られない新交通システムを備えており、交通基盤が非常に充実している点が名古屋市の大きな特徴と言える。

「名古屋交通計画2030」は、このような名古屋市の交通環境や少子高齢化などの進展、新しい生活様式の定着などの課題を踏まえ、市民の移動利便性を向上させ、持続可能な公共交通ネットワークを備えたまちづくりを目指していくための計画であり、名古屋市のまちづくり施策において交通が非常に重要視されていることが強く感じられた。

本区においては、鉄道や路線バスなどの公共交通機関が充実していることに加え、区内のほぼ全域を網羅している循環バス「めぐりん」は区民や来街者にとっての身近な交通手段となっている。一方、国内外から多くの観光客が訪れる観光地であることや、少子高齢化の進展により、交通に対するニーズは更に高まってきている。今後、より利便性の高い公共交通ネットワークの整備・充実に取り組むにあたり、「名古屋交通計画2030」の基本方針や各種交通施策は非常に参考になるものであり、その成果について、引き続き注視していきたい。



視察の様子



名古屋市会 議場にて

【愛知県豊田市】

1. 市の概要

人 口 417,132人（令和5年9月1日現在）

面 積 918.32km²

主な特色

- ・愛知県のほぼ中央に位置し、県内で最も広い市域を有している。また、平成17年に近隣6町村と合併し、市域の約7割を森林が占めている。
- ・自動車産業を中心としたものづくり産業の中核都市であり、トヨタ自動車株式会社の本社が置かれていることから、「クルマのまち」「ものづくりのまち」として知られている。
- ・約7割の中山間部と、約3割の都市近郊部で形成された都市構造であることから、「日本の縮図」とも言われている。

2. 調査事項

先進モビリティ活用事業について

(1) 背景

豊田市は、平成21年には「環境モデル都市」に、平成30年には「SDGs未来都市」に選定されており、SDGsの理念を踏まえた持続可能なまちを目指している。特に、SDGs未来都市の活動として、「エネルギー」「モビリティ」「ウェルネス」の3つを重点分野として掲げ、社会環境の変化への対応や地域課題の解決を図る取組を進めている。

また、令和元年11月には、2050年のCO₂排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ宣言」を実施した。取組の一環として、カーボンニュートラルに資する新技術の率先導入を進めており、先進モビリティの導入に加え、様々な企業等に対し豊田市を実証フィールドとして積極的に提供している。

(2) モビリティに関する取組事例

ア. SDGsの発信拠点「とよたエコフルタウン」の開設

【概要】

環境分野を始めとしたSDGsを体感できる施設として平成24年に開設された。スマートハウスや水素ステーションなどが整備されており、また、先進技術の展示やSDGsの取組の紹介に加え、各種モビリティの試乗体験を行うことができる。100か国以上の地域から、約36万人の方が来場している。

イ. SAKURAプロジェクト

【概要】

PHV（プラグインハイブリットカー）等の外部給電機能を有する次世代自動車の普及は、国内外のCO₂排出量削減につながり、併せて防災機能の向上への貢献が期待できる。豊田市では、次世代自動車の普及啓発を「SAKURAプロジェクト」とし、トヨタ自動車株式会社と協力して取り組んでいる。イベントで外部給電機能を搭載した車両を出展し、市民への浸透を図るなどの取組を実施している。

ウ. 多様な燃料電池自動車の積極導入

【主な事例】

- ①燃料電池自動車「MIRAI」を公用車として計4台導入し、運用。
- ②ワゴンタイプの自動車を燃料電池自動車仕様に改造し、公用車として導入。市長や議長をはじめとした職員等が移動しながら職務ができる「FCオフィスカー」として、令和5年3月より活用。
- ③燃料電池バス「SORA」を平成22年より路線バスとして全国で初めて導入。現在、計3台の燃料電池バスを路線バスとして運用。



「FCオフィスカー」見学の様子

エ. 「C+pod」を活用した社用車シェアリング

【概要】

トヨタ自動車株式会社の社用車のうち、超小型の電気自動車「C+pod」20台を市内9か所のステーションに配置し、社員のほか一般利用者のシェア利用を可能とするカーシェアリングの実証実験を、令和5年2月より行っている。出発ステーションと違うステーションでの返却ができるワンウェイでの利用も可能としている。若い世代の方の利用が多く、ステーションの偏りもなくバランス良く利用されている状況となっている。



「C+pod」試乗体験の様子

オ. 「エンタメAPM」の実証実験

【概要】

豊田市の鞍ヶ池公園内の移動に「エンタメ」の付加価値を持たせ、滞在時の満足度の向上を図るため、園内移動モビリティとして活用している低速電動モビリティ「APM (Accessible People Mover)」の車内に情報通信機器及び音響機器を搭載し、園内紹介のナレーションに合わせた音響や座席の振動を組み合わせたエンタメを提供する実証実験を、令和5年5月の土曜・休日（計8日間）で実施した。期間中は350名が利用し、その8割以上が満足と評価した。

カ. 「C+w a l k」のシェアリング

【概要】

令和5年4月の道路交通法改正を受け、歩行領域B E V（バッテリー式電気自動車）の公道利用が可能となったことから、歩行領域B E V「C+w a l k」を導入し、令和5年7月から、シェアリング事業「まちモビ」を実施している。現在、豊田市の中心市街地を対象に、立ち乗り型モビリティ40台、座り乗り型モビリティ10台で運用を行っている。1か月あたり約100名が利用しており、若い世代から高齢者まで、幅広い世代が回遊目的で利用している。

【課題・今後の展開】

「C+p o d」のカーシェアリング事業については、利用先で返却するワンウェイ利用を可能としている一方、「まちモビ」事業については、ワンウェイ利用ができず、利便性に課題がある。シェアリングの事業者等と協働しながら、ワンウェイ利用が可能となるような仕組みづくりを目指していく。

また、歩行領域B E Vのシェアリングを市が実施主体として続けていくには困難な面が多い。電動キックボードやシェアサイクルなどは民間事業者が実施主体となっている例もあり、今後は、民間事業者への移管についても検討を行っていく。



「C+w a l k」試乗体験の様子

3. 主な質疑応答

(問) トヨタ自動車株式会社との連携はどのように行っているのか？

(答) 最新車両の導入等の際には適宜相談を行っている。また、カーボンニュートラルに関する取組については常に意見交換を行っており、行政として協力できる部分などについて協議しながら、施策を進めている。

(問) グリーンスローモビリティの導入についてどのように検討しているのか？また、グリーンスローモビリティの実証実験の中で、どのような課題があったのか？

(答) グリーンスローモビリティの普及状況等を踏まえ、地域公共交通計画に取り入れることを検討する必要があると考えている。また、実証実験については、平成30年から鞍ヶ池公園内や公道で走行実験を行った。社会情勢や安全面も含めて、特に大きな問題点は見受けられていない。

(問)「エンタメAPM」では、どのように音響機器等を活用したのか？

(答) 音楽や園内案内のアナウンスを流した。先進的な「エンタメAPM」として、音楽や映像を流しながらゲームをし、同時に園内の環境を楽しむようなものもあり、豊田市としても活用の強化を図りたいと考えている。

4. まとめ

「SDGs未来都市」に選定され、持続可能な社会の実現に向けて先進的な取組を進めている豊田市であるが、特に「モビリティ」を重点分野とし、市内に本社を置いているトヨタ自動車株式会社との連携や意見交換などを図りながら、多様な先進モビリティを導入・活用している点は、豊田市の施策の大きな特徴である。

本区においては、令和4年2月に、2050年までにCO₂排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」を目指すことを宣言しており、環境に負荷をかけない持続可能な社会を構築していくための取組を推進している。また、国内外から多くの観光客が訪れる観光地であることや少子高齢化が進んでいることから、交通に対するニーズが高まっており、更なる交通利便性の向上に向けて取り組んでいる。このような方向性を踏まえ、グリーンスローモビリティの導入に向けた実証実験を実施するなど、新たな交通手段の検討を進めているが、今後の検討にあたり、豊田市における先進モビリティの活用事例は、環境負荷の低減と交通利便性の向上を両立する先進的な取組として大変参考になった。



とよたエコフルタウン 視察の様子



とよたエコフルタウンにて