

なごや新交通戦略推進プラン

－ 後期プログラム 追補 －



平成29年1月
名古屋市

1. 時代の潮流

なごや新交通戦略推進プランの中間年の見直しにあたり、なごや新交通戦略推進プランに掲げる時代の潮流について、平成 23 年度の策定以降変化のあった部分を中心に、記述します。

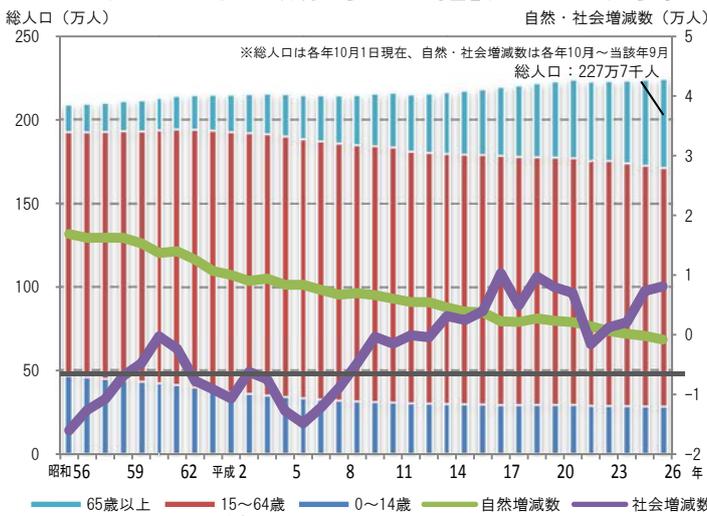
(1)人口減少、少子化・高齢化

本市において人口は近年増加傾向にあります。増加の要因は社会増によるものであり、平成 25 年より死亡数が出生数を上回る自然減となっています。

今後は高齢者が一段と増加することから、死亡数の増加が続くとともに、親となる世代の人口が減少傾向にあることから、出生数が減少すると予測されます。

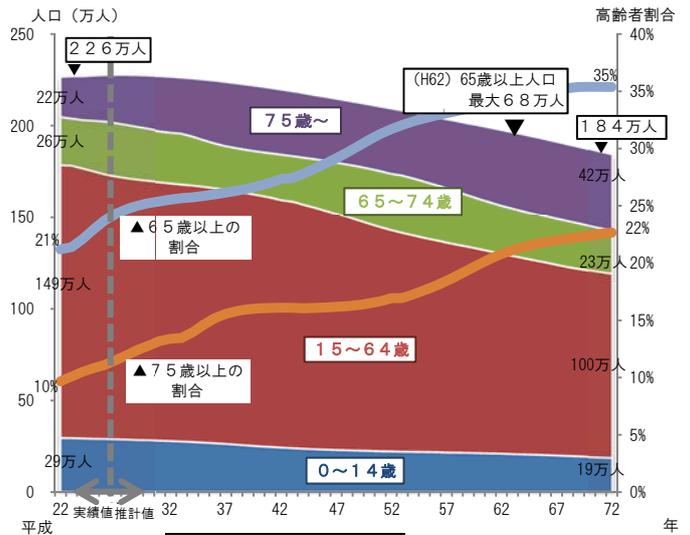
このような状況のもとで、なごや新交通戦略推進プラン策定時には本市の人口は平成 37 年頃から緩やかに減少に転じると推測されていましたが、現在では、自然減の拡大が今後も続くと考えられるため、本市の常住人口は平成 29 年頃には減少に転じると推計しています。

また、少子化・高齢化が進むことで、本市の生産年齢人口は 1 人の高齢者人口に対し、昭和 40 年には、16.4 人でしたが平成 22 年には 3.1 人に減少しており、平成 42 年には 2.3 人にまで減少すると推計しています。



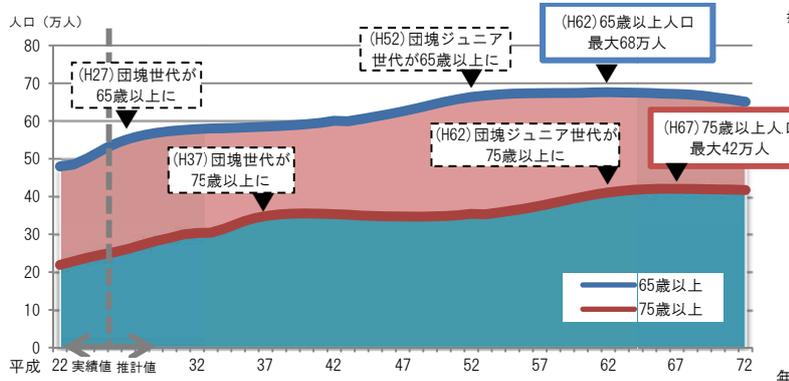
図：総人口の推移

※出典：平成 26 年愛知県「人口動向調査(名古屋市区)」



図：年齢構成別将来人口推計

※出典：実績値 平成 22 年総務省「国勢調査」、平成 26 年愛知県「人口動向調査(名古屋市区)」推計値 名古屋市推計



図：高齢者の将来人口推計

※団塊の世代：1947(昭和 22)から 1949(昭和 24)年に生まれた世代、団塊ジュニア世代：1971(昭和 46)から 1974(昭和 49)年に生まれた世代
出典：実績値 平成 22 年 総務省「国勢調査」、平成 26 年 愛知県「人口動向調査(名古屋市区)」
推計値 名古屋市推計

(2)災害に対する不安の高まり

地震災害について、内閣府では、東日本大震災を踏まえ、最新の科学的知見に基づき、あらゆる可能性を考慮した南海トラフで発生する最大クラスの地震・津波の想定を検討し、公表しました。

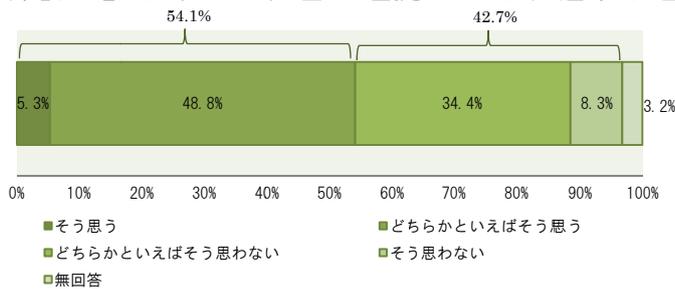
また、地震調査研究推進本部地震調査委員会の評価では、南海トラフでマグニチュード8から9クラスの地震が30年以内に70%程度の確率で発生するとされています。

このような国の調査結果を踏まえ、本市においても南海トラフで発生する地震について、「過去の地震を考慮した最大クラス」及び「あらゆる可能性を考慮した最大クラス」の2つの地震の被害想定調査を行い、被害想定の結果を踏まえた対策を推進しています。

また豪雨災害についても短時間に強い雨が降る短時間強雨発生回数が増加しています。

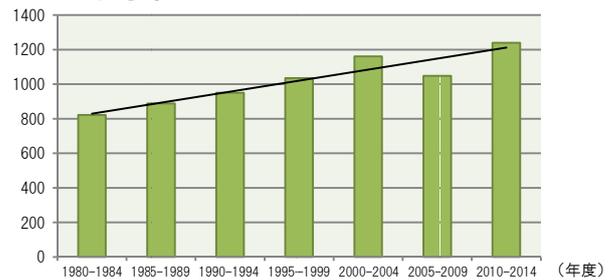
気象庁では、大規模な災害の発生が切迫していることを住民等に伝えるために新たに平成25年8月に「特別警報」を創設し、平成28年2月時点で15回（府県予報区別発令回数）発令しています。

そのような中、名古屋市が実施したアンケートでは災害に対する備えが整っているましかどうかについて、現状では約4割の人が実現できていないと考えています。名古屋駅周辺地区安全確保計画部会では平成28年2月に「第2次名古屋駅周辺地区都市再生安全確保計画」を策定し、官民連携による取組みを進めています。



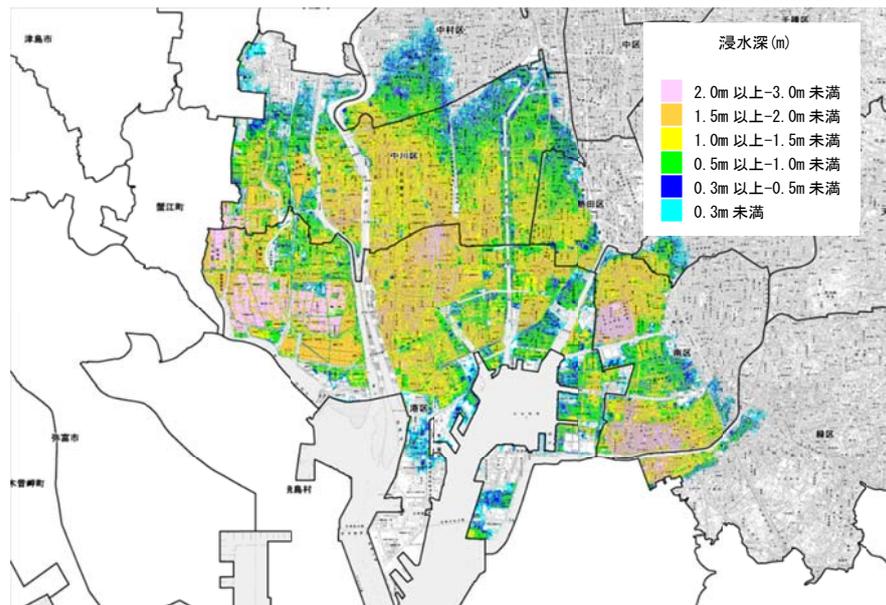
図：「名古屋市では災害に強いまちづくりができていると思う割合」

※出典：名古屋市総合計画2018成果指標に関するアンケート調査結果報告書(H27.9)



図：アメダス地点で1時間降水量が50ミリ以上となった観測回数の経年変化

※出典：気象庁HP「アメダスで見た短時間強雨発生回数の長期変化について」より名古屋市作成



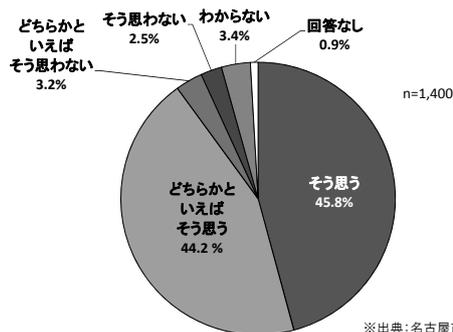
図：津波浸水範囲(あらゆる可能性を考慮した最大クラス)

※出典：南海トラフ巨大地震の被害想定について—震度分布、津波高等—(名古屋市作成)

(3)多様化する地域コミュニティの取り組み

なごや新交通戦略推進プラン策定直前に発生した東日本大震災など、大きな震災を契機として地域の助け合い、支え合いといった関係の重要性が再認識され、日頃から住民同士の関係づくり、またそのきっかけとなる地域活動に注目が集まっており、地域のつながりやまとまりが必要と考える市民が90%を占めています。

本市でも、多様な主体が地域において地域のことを、自ら考え、行動できる地域主体のまちづくりをすすめるため、住民が主体となったまちづくりの推進、地域のまちづくりへの支援、市民活動の活性化などに取り組んでいます。

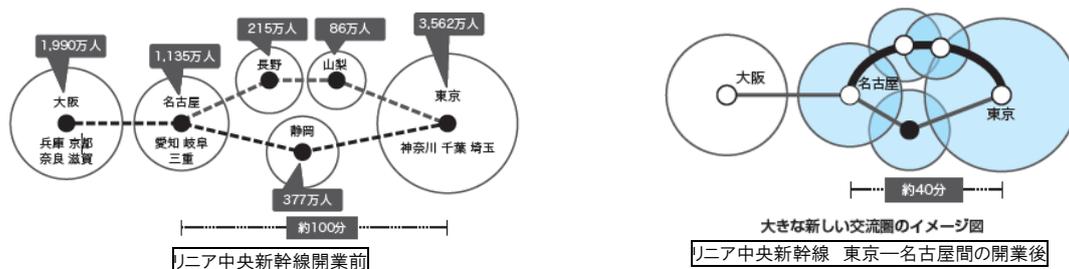


図：地域の人々のつながりやまとまりが必要だと思う人の割合

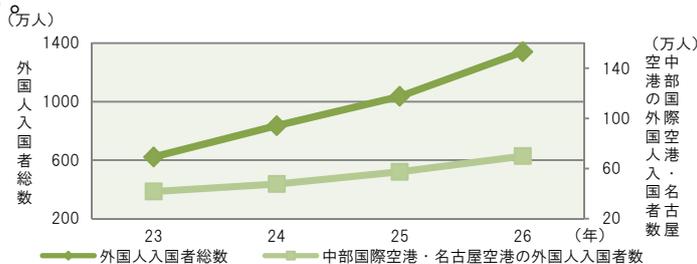
※出典：地域コミュニティ活性化に関する調査報告書(H27.3)

(4)グローバル化の進展と都市間競争の激化

平成26年8月に工事实施計画が認可され、リニア中央新幹線の東京-名古屋間が、平成39年度には開業することが明らかになりました。平成57年に予定されている東京-大阪間の全線開業までは名古屋が暫定的な終着駅となります。首都圏とのつながりが深まる期待と、人口や経済活動が吸い取られるストロー現象の懸念があります。



また、全国の外国人入国者数と比較すると伸びが弱いものの、中部国際空港では平成17年の開港以来、外国人入国者数が過去最高となっているなど、より一層都市間競争が激しくなっています。



図：外国人入国者数の推移

※出典：入国管理局HP「出入国管理統計(出入国者数)」より名古屋市作成

(5)環境問題の多様化

平成 13 年度に策定された「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」に基づき、車種規制等を実施した結果、名古屋市内の二酸化窒素や浮遊粒子状物質は環境目標値を達成した常時監視測定局が多い状況を維持しています。

一方、本市は運輸部門の二酸化炭素排出量の比率が高い状況にあります。近年二酸化炭素の排出量は減少傾向にあるものの、工場やオフィスからの二酸化炭素排出量と比べて自動車からの排出量の低減率は低く、自動車からの排出量の構成比が増加しています。

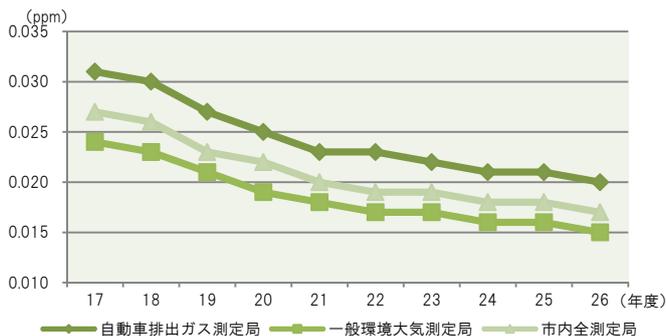


図:名古屋市内の二酸化窒素の経年変化(年平均値)

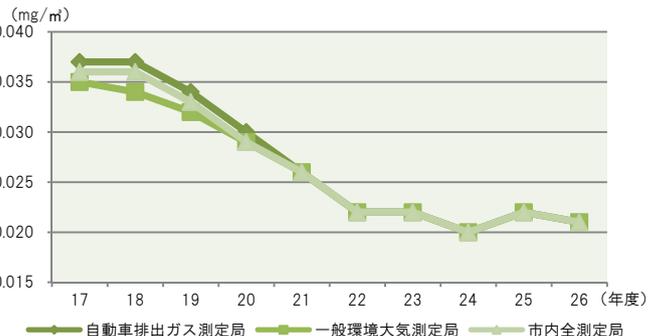


図:名古屋市内の浮遊粒子状物質の経年変化(年平均値)

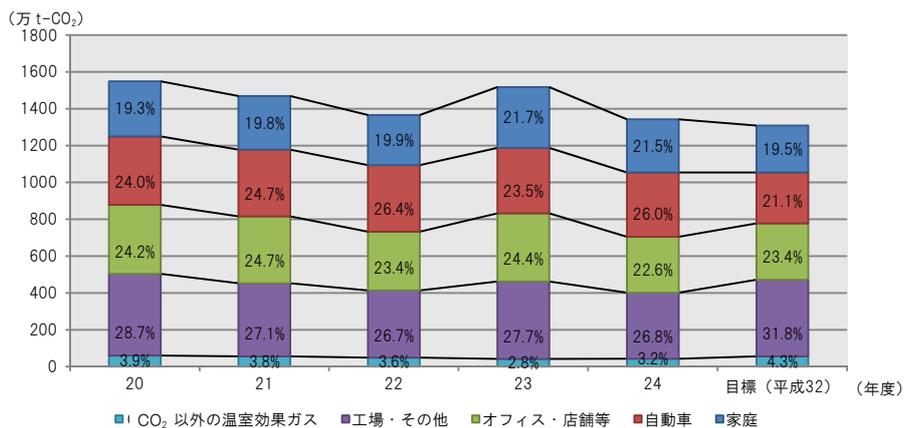


図:二酸化炭素排出量の推移と目標値

※出典:名古屋市作成

(6)公共交通をめぐる情勢

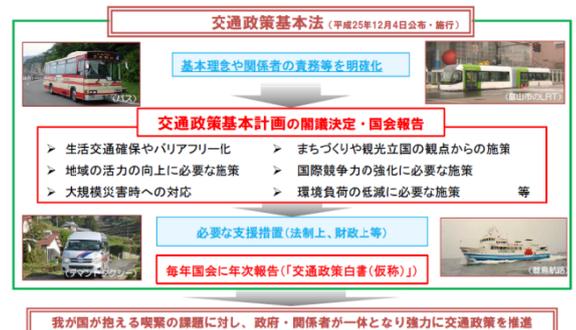
地域公共交通については、平成19年度以降、全国で1万km以上の乗り合いバスの路線が廃止され、150km以上の鉄道の路線が廃止されるなど、サービス水準の低下が深刻となっています。しかし、地域公共交通の維持、改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすため、重要な課題となっています。

そのため、以下に示す法律の制定・改正等により「コンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携の重要性とともに、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって地域戦略の一環として取り組み、住みやすく、活力に満ちた地域社会の実現に向け、地域公共交通の再編を進める方向性を示しました。

ア 交通政策基本法の制定

交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために、平成25年12月に交通政策基本法が施行されました。

この交通政策基本法の中では、基本理念として、国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保が挙げられています。



※出典:国土交通省「人とまち未来をつなぐネットワーク
～地域公共交通活性化再生法の一部改正～」(第9版 27年11月1日)

イ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

交通政策基本法の基本理念に則り、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律が平成26年11月に施行されました。

この改正によって、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークの再構築を行うための体制が整えられました。



※出典:国土交通省「人とまち未来をつなぐネットワーク
～地域公共交通活性化再生法の一部改正～」(第9版 27年11月1日)

ウ 立地適正化計画制度の創設

福祉や交通などを含めた都市全体の構造を見直して、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えによるまちづくりを進めていくために、都市再生特別措置法の一部改正法が平成26年8月に施行されました。

この改正により、公共交通によるネットワークと連携して、居住や都市機能の誘導によりコンパクトなまちづくりを進める制度として、立地適正化計画制度が創設されました。

2. なごや新交通戦略推進プランの実施状況

(1)「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム実施状況

「みちまちづくり」パッケージ推進プログラムに掲げられている施策については、毎年度実施状況について進行管理を行い、その結果を公表してきました。

主な施策の実施状況としては、「安心・安全で便利な交通」では、可動式ホーム柵の設置といったバリアフリー対策などを進めてきました。

「環境にやさしい交通」では、ICカード乗車券のサービス拡大などに取り組んできました。

「まちの賑わいを支える交通」では、オープンカフェなど賑わいのある空間創出のための取り組みなどを進めてきました。

【主な施策の実施状況】

①地下鉄駅のバリアフリー対策

可動式ホーム柵については、平成 23 年度までに桜通線（21 駅）、上飯田線（2 駅）に設置しているほか、東山線（22 駅）では平成 27 年度までに設置が完了しています。名城線・名港線の可動式ホーム柵については、平成 32 年度の稼働を目指して整備を進めていきます。

②IC カード乗車券

平成 23 年 2 月よりサービス開始した「mana」は、発行枚数が 419 万枚（平成 27 年 9 月末時点）に達しています。また、「mana」は、平成 24 年 4 月より JR 東海「TOICA」との乗車券機能の相互利用を開始し、平成 25 年 3 月には、JR 東日本「Suica」など全国の交通系 IC カードとの乗車券機能及び電子マネーの相互利用を開始するなど乗車券サービスの向上に努めています。

③オープンカフェ

久屋大通において通年で実施されているほか、平成 26 年度より久屋大通再生社会実験実行委員会によって、道路空間におけるさらなるにぎわいの創出のための社会実験が実施されています。また、地元が公共空間を活用してカフェなどの収益活動を行い地域のまちづくりに活かせるようエリアマネジメントを推進しています。

(2)推進プランの具体化のための実行計画の策定

なごや新交通戦略推進プランでは、実効性のある実行計画を早期に策定し、リーディングプロジェクト“みちまちづくり”を実行に移していくことが必要と位置づけています。

そこで名古屋市では、“みちまちづくり”を着実かつ計画的に具体化し、「安心・安全な」「環境にやさしい」「賑わいのある」まちを創っていくために、長期的な将来像を掲げつつ、具体的な施策について示した「なごや交通まちづくりプラン」を平成 26 年 9 月に策定しました。



(3)公共交通サービスのあり方についての調査・検討

人口減少・少子高齢化といった時代の潮流から通勤・通学利用者の減少が見込まれる一方、新たな需要も想定されるリニア中央新幹線の開業も見据え、公共交通を取り巻く現状把握や将来分析を進めるとともに、今後の公共交通が目指すべき方向性について庁内での調査・検討に着手しています。

3. 中間年の成果目標に対する進捗状況と分析

ア 成果目標に対する進捗状況の管理

なごや新交通戦略推進プランは、3つの目標を設定し、その目標を達成するための方策として、目標に対しそれぞれ2つの基本方針を立てています。この基本方針に沿って各種交通施策を適切に評価していくため、事業を実施した成果を表すアウトプット指標や市民意識などその事業により得られた効果を表すアウトカム指標により、成果指標と数値目標からなる成果目標を掲げています。

これまで成果目標について、毎年度進行管理を行い、進捗状況を公表してきました。

イ 各方針ごとの進捗状況

中間年次までの進捗状況については以下に示すとおりです。

目標	基本方針	成果目標					達成状況※3
		成果指標	当初値	現状値	数値目標		
			平成 22 年度	平成 27 年度	平成 27 年度	平成 32 年度	
安心・安全で便利な交通	誰もが利用しやすい交通システムの実現	地下鉄の可動式ホーム柵の設置駅数（乗換駅は路線別に計上）	11 駅	45 駅	45 駅	79 駅	☆☆☆
		公共交通機関を便利で利用しやすいと思う人の割合	63%	64%	70%	80%	☆
	安全を確保した交通環境の形成	歩行者と自転車の通行空間が分離されている道路の延長（累計）	61km（21 年度）	98.5km	85km	110km	☆☆☆
		徒歩や自転車などで移動するときに安心・安全だと思う人の割合	32%	39%	45%	55%	☆☆
環境にやさしい交通	低炭素型交通体系の実現	市内の鉄道及び市バス 1 日あたり乗車人員合計	227 万人（21 年度）	—※1 243 万人（26 年度）	234 万人	239 万人	☆☆☆
		移動手段を自家用車から公共交通機関や自転車に変えた、変えても良いと思う人の割合	67%	72%	75%	80%	☆☆
	交通エコライフの推進	市内主要地点 1 日（平日）あたり自動車交通量の合計（45 地点双方向）	147 万台（21 年）	—※1 139 万台※2（26 年）	134 万台	127 万台	☆☆☆
		環境にやさしい行動を意識して移動する人の割合	55%	60%	65%	75%	☆☆
まちの賑わいを支える交通	歩いて楽しいまちの創出	都心部の歩行者通行量（名古屋駅、伏見、栄、上前津付近の 6 地点合計）	54,602 人（21 年度）	51,768 人	61,000 人	63,000 人	☆
		まちを歩いて楽しいと感じる人の割合	47%	49%	60%	70%	☆
	まちの活力を支える交通環境の形成	都心部の幹線道路について複数ブロックを含む車線減を伴った道路空間再配分の実施	—	—	—	1 路線以上	—
		都心部を歩いている活気があり賑わっていると感じる人の割合	56%	61%	65%	75%	☆☆

※1：平成 27 年度末時点において把握可能な数値としては、平成 27 年度名古屋市統計年鑑に掲載されている平成 26 年度の数値となります。

※2：平成 23 年より交通量測定地点数が変更されたため、増減率を加味した補正台数としています。

※3：各成果指標の平成 27 年度の現状値と平成 27 年度の数値目標を比較し、それぞれの達成度から、3つの目標ごとに「☆☆☆」：概ね達成、「☆☆」：ある程度達成、「☆」：未達成の3段階で表しています。

ウ 進捗状況の分析

なごや新交通戦略推進プランにおける成果目標のうち、施策の取り組みなどアウトプット指標となるものや市内の鉄道及び市バス 1 日あたり乗車人員などのアウトカム指標は概ね達成しています。しかしながら、交通に関する意識にかかるものについて、着実に伸びてきていますが、伸び率が低くなっています。原因は分かっていませんが、伸び率を詳しく見ると、若年層の伸び率が低い傾向となっており、若年層への働きかけが重要な状況となっています。また、基本方針「歩いて楽しいまちの創出」については、「都心部の歩行者通行量」、「まちを歩いて楽しいと感じる人の割合」共に未達成という結果になっており、特に「都心部の歩行者通行量」については、当初値を下回る結果となっています。イベントの開催などの要因から、年度により歩行者通行量の値が変動していますが、歩いて楽しいまちの創出に向けた取り組みのさらなる推進が重要な状況となっています。



図：年代別の当初値(H22)と現状値(H26)の比較(まちを歩いて楽しいと感じる人の割合)

4. 後期プログラムの取り組みについて

中間年までの進捗状況について、目標を上回ったものと上回らなかったものがありますが、その時点における社会経済情勢等によって変わることから、策定時に設定した平成32年度の数値目標を引き続き数値目標として設定します。成果目標の中で、30歳代を中心とした若年層の交通に関する意識の伸び率が低かったことに鑑み、若年層を対象とした交通行動の転換促進について進めていきます。また、「歩いて楽しいまちの創出」の達成度が低かったことに鑑み、なごや交通まちづくりプランの中で展開する施策として示した賑わい交流軸の形成といった道路空間の主役転換に重点的に取り組みます。さらに、リニア中央新幹線の開業を見据え、市民の交流の拠点となる都心部の賑わいを支える施策も重点的に進めていきます。

以上を踏まえ、後期プログラムにおいては交通まちづくりプランの着実な推進にあわせ、中間年の分析や時代の潮流に応じた施策と、策定時に取りまとめた各種交通施策を進捗状況に応じ、再パッケージして整理し、推進していきます。なお、後期プログラムについては各局の施策の取り組み状況に応じて、その都度改善していきます。

「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム（後期）

（１）全市的「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム

施策	後期	関係局
交通基盤整備・拡充		
都市計画道路整備	都市計画道路整備プログラムなどにに基づき整備を進めます	住宅都市局、緑政土木局
道路アセットマネジメント	道路について長期的な視点に立った効率的・効果的な管理・運営を進めます	緑政土木局
市営交通事業	名古屋市営交通事業経営計画(2015-2018)～SAFETY & CHALLENGE～に基づき、着実に事業を推進します	交通局
誰もが利用しやすい交通システムの実現		
地域公共交通計画(LTP)	公共交通サービスのあり方について、調査・検討の深度化を行います	住宅都市局
バリアフリー化の推進	福祉都市環境整備指針の改定を行います 福祉都市環境整備指針に基づき、バリアフリー化の推進を図ります	健康福祉局
民間鉄道駅舎のバリアフリー対策	エレベーターの設置等のバリアフリー化を促進します	健康福祉局
地下鉄駅のバリアフリー化の推進	可動式ホーム柵及びエレベーターの整備を進めます	交通局
ITS	ITS技術の情報収集を進めます	住宅都市局
安全を確保した交通環境の形成		
交通安全教育・啓発	交通安全市民運動への支援や広報・啓発活動を進めます	市民経済局
緊急輸送路確保	災害発生時の緊急輸送路・避難路を確保します	緑政土木局
低炭素型交通体系の実現		
ICカード乗車券	ICカード乗車券の普及により市バス・地下鉄を始めとする市内公共交通の利用促進を図ります	交通局、住宅都市局
交通エコライフの推進		
交通行動の転換促進	公共交通の必要性の理解を深め、利用を促進する取り組みを進めます	住宅都市局、環境局、交通局
歩いて楽しいまちの創出		
街路樹の再生	街路樹について街並みと調和のとれた樹形への再生を進めます	緑政土木局

(2) 都心部「みちまちづくり」パッケージ 推進プログラム

施策	後期	関係局
誰もが利用しやすい交通システムの実現		
公共交通の乗換円滑化	乗降客数の多いターミナル駅（名古屋駅など）や都心部において公共交通機関相互の乗換のわかりやすさと利便性を向上させる取組を進めます	住宅都市局
安全を確保した交通環境の形成		
歩行空間の拡充	安心・安全な歩行者空間の整備を進めます	緑政土木局
自転車利用環境整備	都心部での自転車の使われ方に適した自転車利用環境整備を進めます。	緑政土木局
歩いて楽しいまちの創出		
賑わい空間の創出	賑わい空間創出に向け、オープンカフェ等の実施を促進し、エリアマネジメントを推進します	住宅都市局、緑政土木局
コミュニティサイクル	事業モデルの検討を行い、民間主体によるコミュニティサイクルの導入を進めます	緑政土木局、観光文化交流局
ちょい乗りバス	多様な事業主体における事業実施の可能性などについて調査・検討を行います	住宅都市局
LRT、BRT	導入可能性について調査・検討を進めます	住宅都市局
まちの活力を支える交通環境の形成		
総合的な駐車マナジメント	駐車場の集約化と新規整備の抑制について調査・検討を進めます	住宅都市局
道路空間再配分	賑わい交流軸の具体化に向けた調査・検討を進めます	住宅都市局

(3) 拠点駅そば「みちまちづくり」パッケージ 推進プログラム

施策	後期	関係局
安全を確保した交通環境の形成		
歩行空間の拡充（再掲）	安心・安全な歩行者空間の整備を進めます	緑政土木局
自転車利用環境整備（再掲）	鉄道駅への自転車利用を重点とした自転車利用環境整備を進めます	緑政土木局
低炭素型交通体系の実現		
駅前広場の整備	駅前広場の整備により公共交通の乗換利便性の向上を推進します	住宅都市局
パーク＆ライドの推進	パーク＆ライドの利用を推進します	住宅都市局
自転車利用環境整備（再掲）	鉄道駅への自転車利用を重点とした自転車利用環境整備を進めます	緑政土木局

(4) 生活圏「みちまちづくり」パッケージ 推進プログラム

施 策	後期	関係局
安全を確保した交通環境の形成		
歩行空間の拡充（再掲）	安心・安全な歩行者空間の整備を進めます	緑政土木局
自転車利用環境整備（再掲）	鉄道駅への自転車利用を重点とした自転車利用環境整備を進めます	緑政土木局

※ 後期プログラムについては各局の施策の取り組み状況に応じて、その都度改善していきます。