

第1章「まちと交通」の将来像

名古屋市における交通の現状（資料編.5）や市民意見などから、自動車交通の増加に起因する諸問題と「まちと交通」のあるべき姿を整理し、名古屋市のめざすべき目標 **～環境にやさしい交通、まちの賑わいを支える交通、安全・快適な交通～** を組み立てました。

1-1 浮かび上がってきた交通問題の構造 ～ まちの魅力が失われます ～

自動車交通量の増加は、交通渋滞の慢性化、交通事故の増大などを引き起こし、鉄道やバス利用者の減少の原因にもなっています。

こうしたことは環境悪化や公共交通の財政悪化をもたらし、社会構造が一層高齢化するなかで、名古屋を移動しにくいまちにし、さらに、まちそのものの魅力を無くしてしまいます。

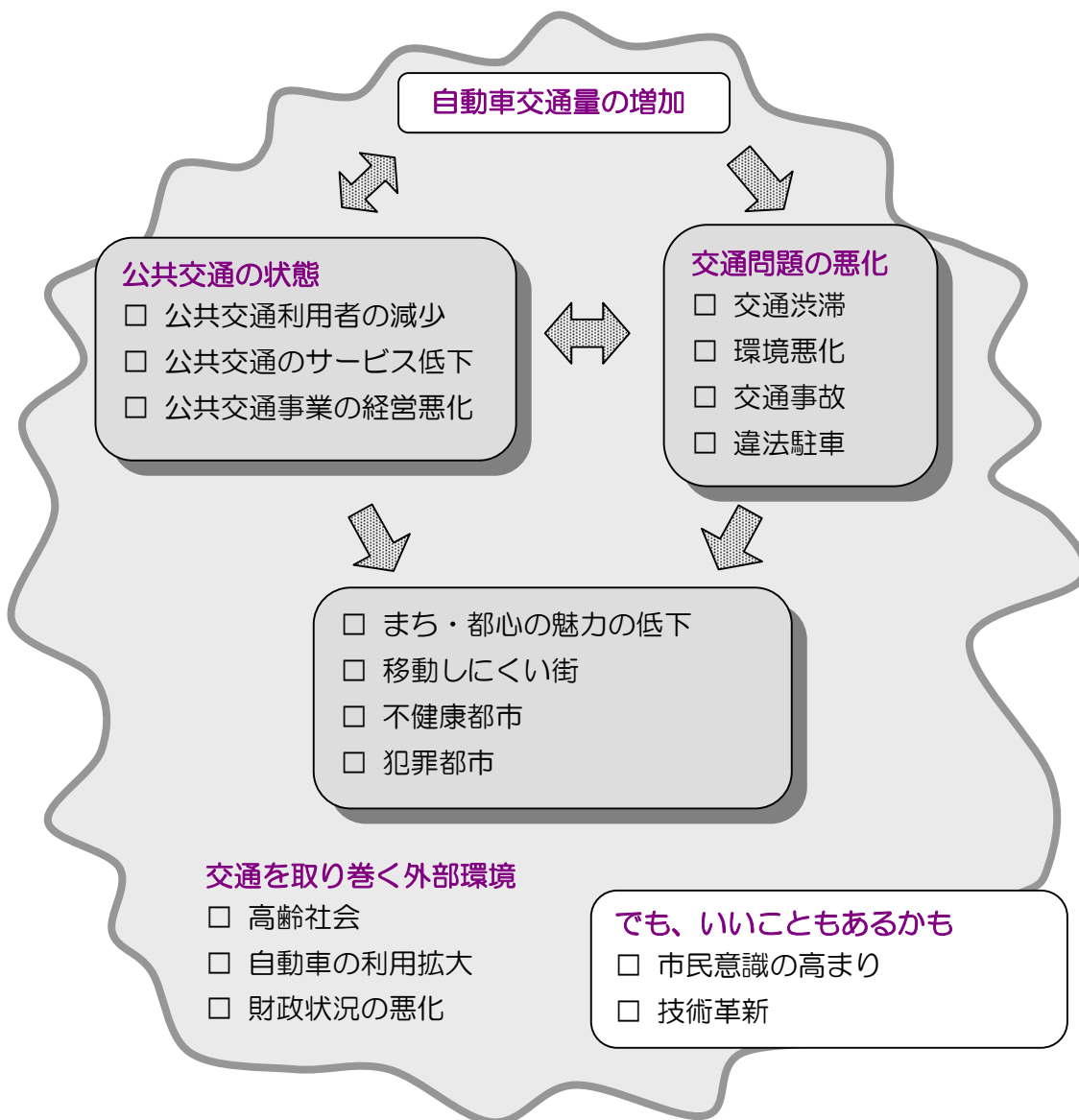


図 1-1 自動車交通にともなう交通問題の構造

(交通問題調査会 第2回合同専門部会におけるワークショップの意見を整理したもの)

1-2 「まちと交通」のあるべき姿 ～ 魅力あるまちの姿とは？ ～

環境への関心が高まるなかで、「きれいな環境のまち」、「賑わいのあるまち」、「安全で快適な移動ができるまち」の育成が重要になっています。そのためには、自動車の利用を適正化し、公共交通を中心とした交通システムを安定的に維持する必要があります。

同時に、市民の交通に対する意識変革を促すことがとても大切になります。

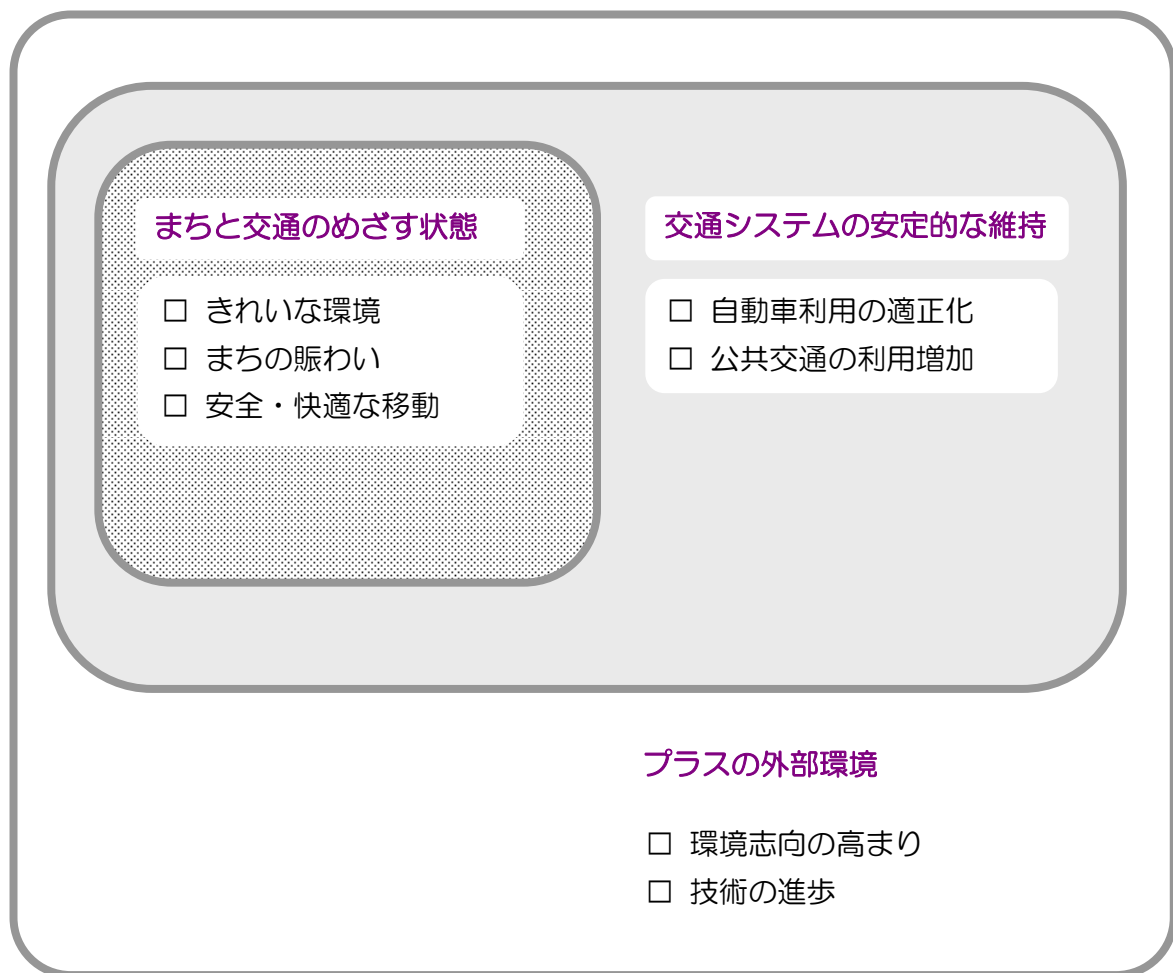


図 1-2 名古屋のまちと交通のあるべき姿

(交通問題調査会 第3回合同専門部会におけるワークショップの意見を整理したもの)

1-3 名古屋市がめざす目標 ～環境・賑わい・安全快適をめざします～

「まちと交通」のあるべき姿を実現するため、「環境にやさしい交通」、「まちの賑わいを支える交通」、「安全・快適な交通」、以上3つの交通に関する目標を掲げます。この目標の実現のためには、自動車利用を抑え公共交通利用を高める各種の交通施策を総合的に展開することが必要です。

環境にやさしい交通

- 自動車の利用を減らすことにより、道路交通渋滞を少なくするとともに、自動車交通にともなう大気汚染や騒音への影響を減らす。
- 自動車に比べて環境への負荷の少ない公共交通の利用を増やす。
- 先端技術を活用した低公害自動車を普及させ、排出ガスによる影響を減らす。

まちの賑わいを支える交通

- 公共交通が手軽に利用でき、違法駐車がなく歩いて楽しい都心にする。
- 鉄道駅周辺では土地の高度利用を促進し、鉄道・バスなど公共交通の利用しやすい便利な地域を形成する。
- 公共交通を利用している時でも歩いている時でも、地域や交通に関する様々な情報を得られるようにし、各地域における回遊性の向上を図る。

安全・快適な交通

- 地域による差はあるものの、誰でもどこでも、目的地への一定水準の移動可能性を保障する。
- 手軽に公共交通の利用ができるようにするため、乗り換えにともなう乗車料金の増加を抑えたり、利用案内を充実させることで、乗り換えにともなう抵抗を減らす。
- 歩行者、自転車、自動車それぞれを空間的、時間的な視点から適切に分離させることにより、交通の快適性を向上させ、交通事故を減らす。

第2章 なごや交通戦略

環境にやさしい交通、まちの賑わいを支える交通、安全・快適な交通の3つの目標を達成するため、「なごや交通戦略」を提案します。

2-1 なごや交通戦略の基本姿勢 ～交通需要マネジメントの総合的な展開へ～

(1) 交通基盤施設の整備促進

地下鉄をはじめとする鉄軌道、自動車専用道路をはじめとした都市計画道路は、名古屋の都市交通を支える基盤施設で、この整備を着実に進めていくことが、「なごや交通戦略」を展開するにあたり不可欠なものとなります。

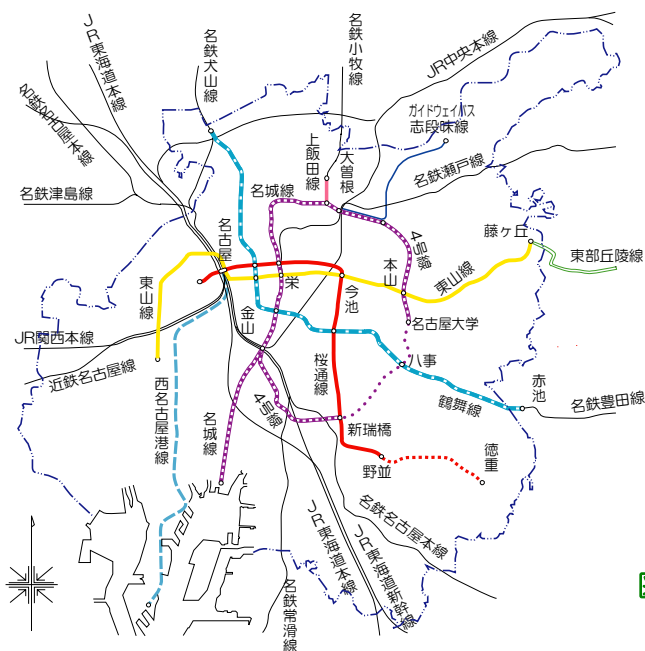


図 2-1 鉄道および軌道系の交通ネットワーク

注) 整備予定区間を含む

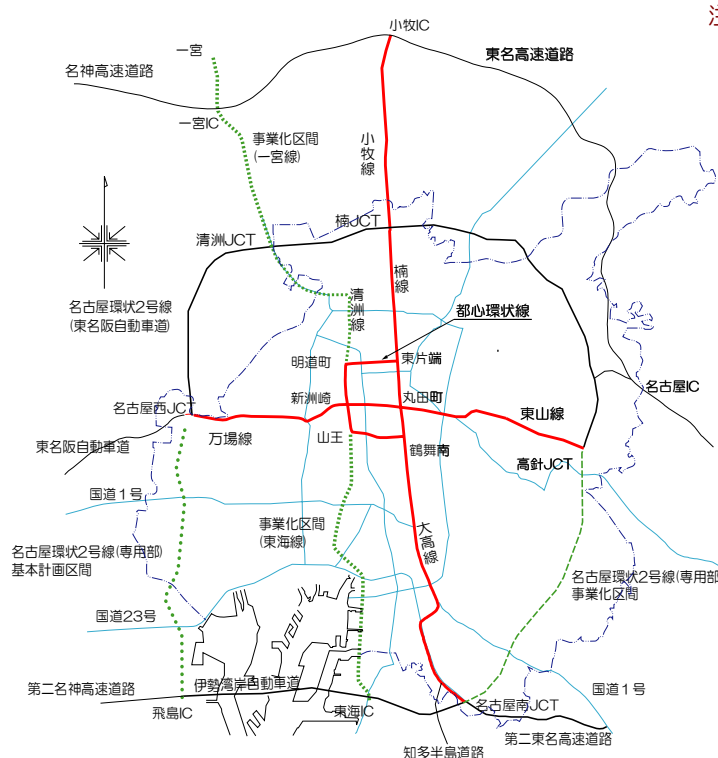


図 2-2 主要な道路ネットワーク

注) 整備予定区間を含む

(2) 交通需要マネジメント型の施策へ ～「3対7」から「4対6」へ～

従来の交通政策は、将来の交通需要に対応する施設整備を図ることが主目的の、いわば交通需要追従型の性格を色濃く持っていると言えます。しかし、この交通戦略では、現状の名古屋における**公共交通と自動車の利用割合「3対7」**を、**2010年には「4対6」**にするという数値目標をまず掲げます。そして、この目標をどうしたら達成できるのかという視点から、交通需要マネジメントの視点から戦略を組み立てることになりました。

この場合、交通施設の整備促進、公共交通サービスの充実はもちろん必要なことですが、都市構造を自動車に頼りすぎないものへ誘導していくことや、ライフスタイルを自動車指向から公共交通指向へと変革していくことも同時に重要となります。また、その実現のための推進体制の確立も大切です。

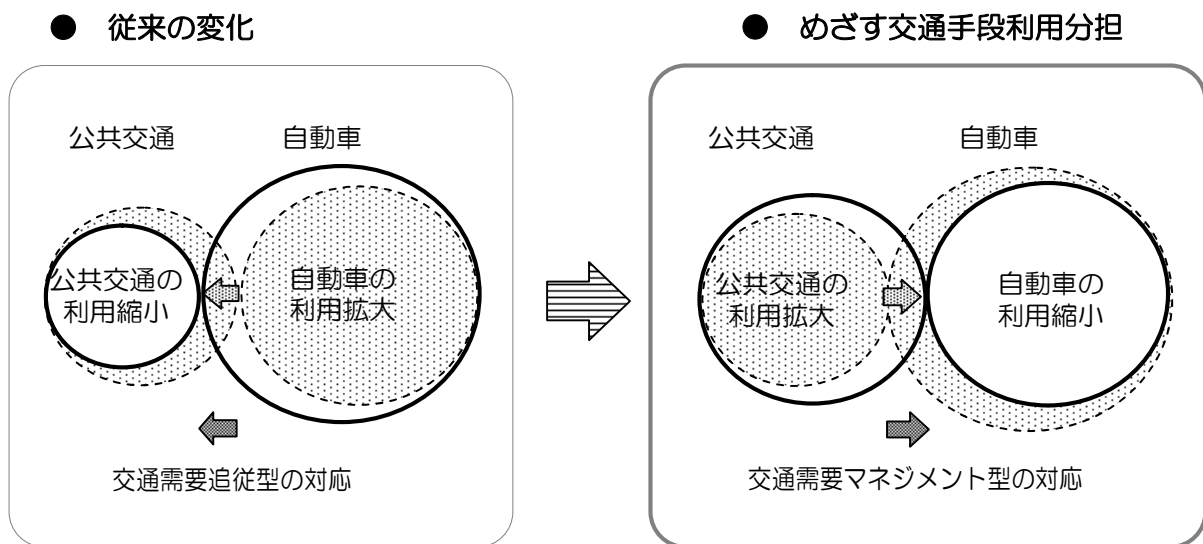


図 2-3 従来の交通手段利用分担の変化と、めざすべき変化

目標		
	目標年次	公共交通と自動車の利用割合
短期	2010年頃	4対6
中長期	特に定めない	より望ましい状態

図 2-4 なごや交通戦略の目標

(3) 総合的・重点的な施策展開

「4対6」を達成するには、① 鉄道や主要な道路網の整備促進、さらに② 鉄道やバスによるサービスの充実に加え、③ 新たな交通需要マネジメント施策の推進が必要で、「なごや戦略」ではとくに③の交通需要マネジメント施策に焦点をあてます。

この交通需要マネジメント施策を進めるためには、交通、道路、土地利用、情報を対象に、事業、規制、誘導、管理など様々な手法を効果的に組み合わせる必要があります。そして施策の実効性をより高めるためには、市民1人1人の交通行動や生活様式を変え、環境にやさしいライフスタイル～交通エコライフ～へと転換してもらうことが必要であり、その時、市民や企業との協働が重要な役割を担います。

また、施策の実効性を確実なものとするためには、関係機関の協力のもと、各種施策の実施時期、実施手順を明確にしておくことが有効です。

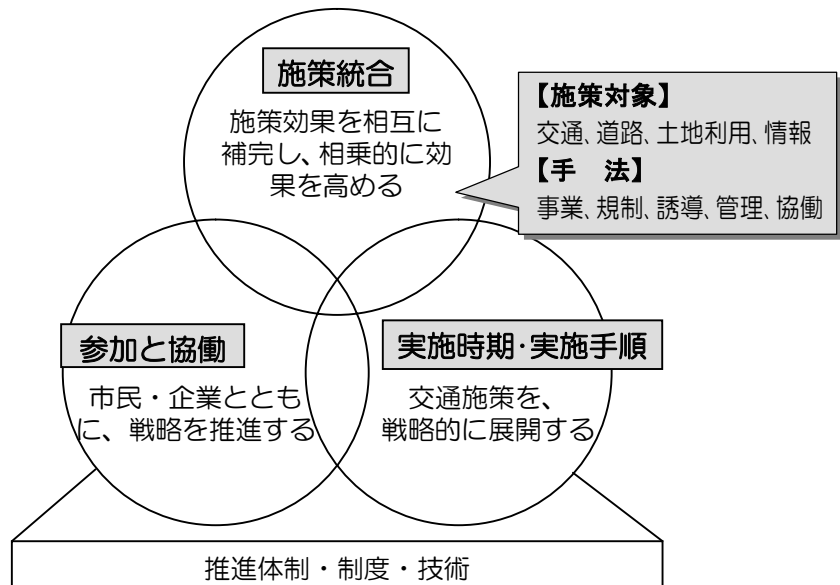


図 2-5 総合的な展開イメージ

交通エコライフを社会全体に一気に定着させることはなかなか難しいことです。したがって、施策の展開にあたっては、市民が名古屋の「まちと交通」の姿の変化を体験しながら、交通エコライフを身近に感じるようになり、その生活に根付かせていくような道筋を考えることが大切です。このためには、まず都心で施策を重点的に展開し、次いで拠点的な鉄道駅周辺地域へ、そして市域全体へと、施策の対象区域を拡大していくことが有効と考えています。

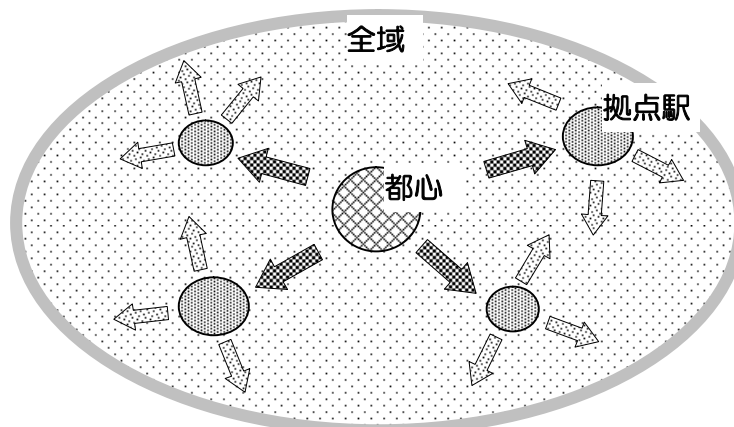


図 2-6 重点的な施策の対象区域の拡大

2-2 戦略の対象となる自動車の移動 ～ どれだけ自動車利用を減らせば良いか？ ～

公共交通と自動車の現状の利用割合「3対7」を、将来「4対6」とするには、自動車による移動回数が、1日あたり20万回程度公共交通へ転換することが必要になります。

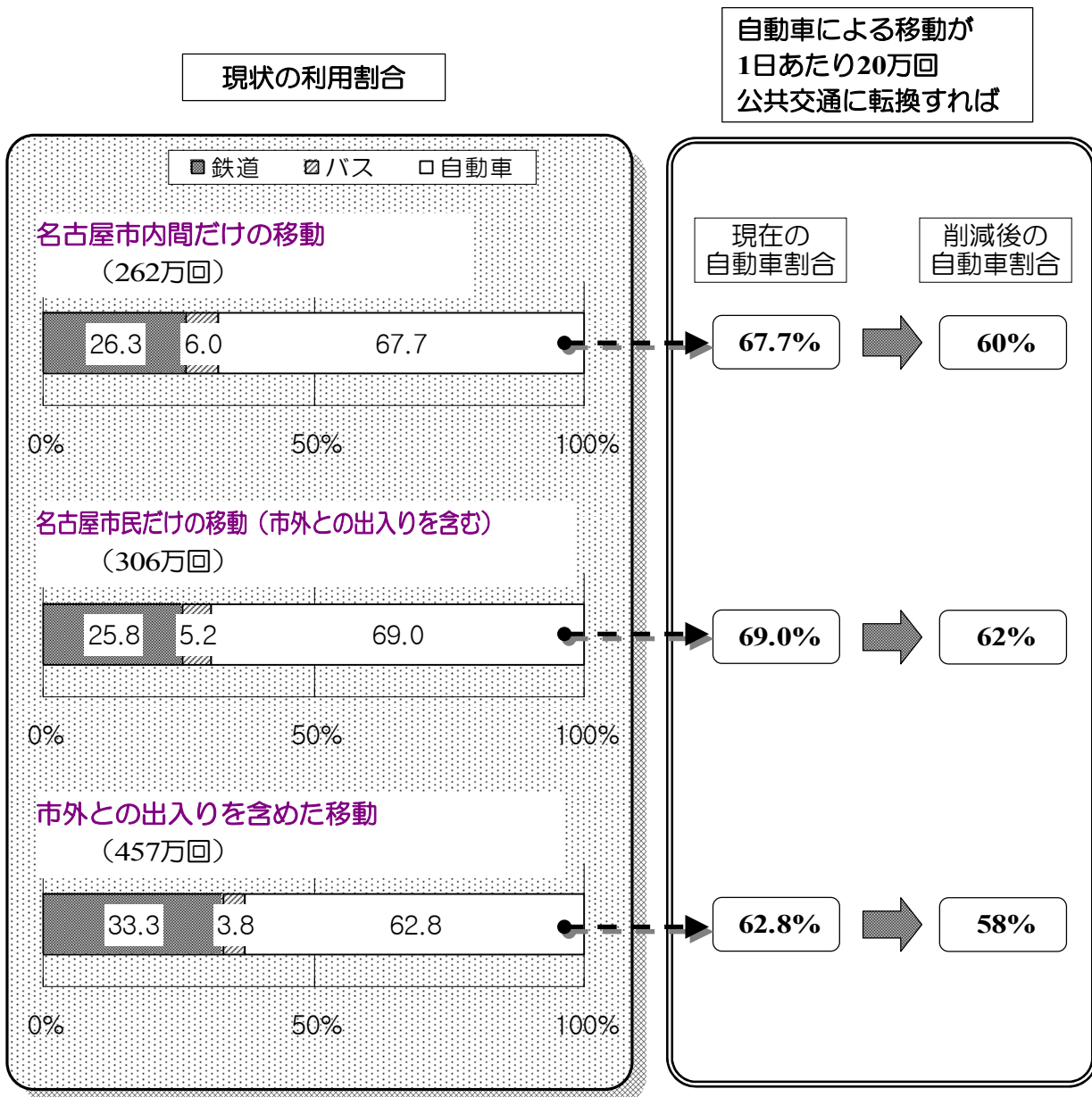


図 2-7 (左側) 現状の公共交通と自動車の利用割合

(右側) 自動車の移動が1日20万回公共交通に転換した場合の、自動車の利用割合

注) 第4回中京都市圏パーソントリップ (平成13年度) のデータより集計

2-3 なごや交通戦略の4本柱と重点

① 自動車の流入や違法駐車抑制 ～重点：都心の自動車減量～

- 都心へ流入する自動車交通を抑制し、都心等の違法駐車問題などの解消をめざす。
- 市域周辺や都心外周でのパーク&ライドの推進と、ITSの活用によるパーク&ライドの利用促進、都心での違法駐車対策を関係機関等と協力して進める。
- 長期的には、トランジット・モールおよび、課金や法規制を含めた流入抑制やロード・プライシングについても調査・検討をする。

② 公共交通の使いやすいまちづくり ～重点：駅そばルネサンス～

- 駅そば(駅勢圏を中心とする生活圏)を、徒歩や公共交通で動きやすく、生活に便利でコンパクトなまちに誘導する。
- 駅そばへの都市機能の集積や土地利用の見直しによる立地誘導を図るとともに、公共空間を活用し、安全快適な歩行者・自転車空間の形成を推進する。
- 長期的には、モールやトランジット・モールについても調査・検討する。

③ 使いたくなる公共交通の実現 ～重点：エコ・ポイントTDMとちょい乗りシステム～

公共交通利用者支援 ～エコ・ポイントTDM～

- 公共交通を利用した時にポイントがもらえ、そのポイントを一定量ためると公共交通の切符などに交換できるという仕組みを通じて、交通需要マネジメントに貢献する、「エコ・ポイントTDM」を推進する。

手軽な交通手段の導入 ～ちょい乗りシステム～

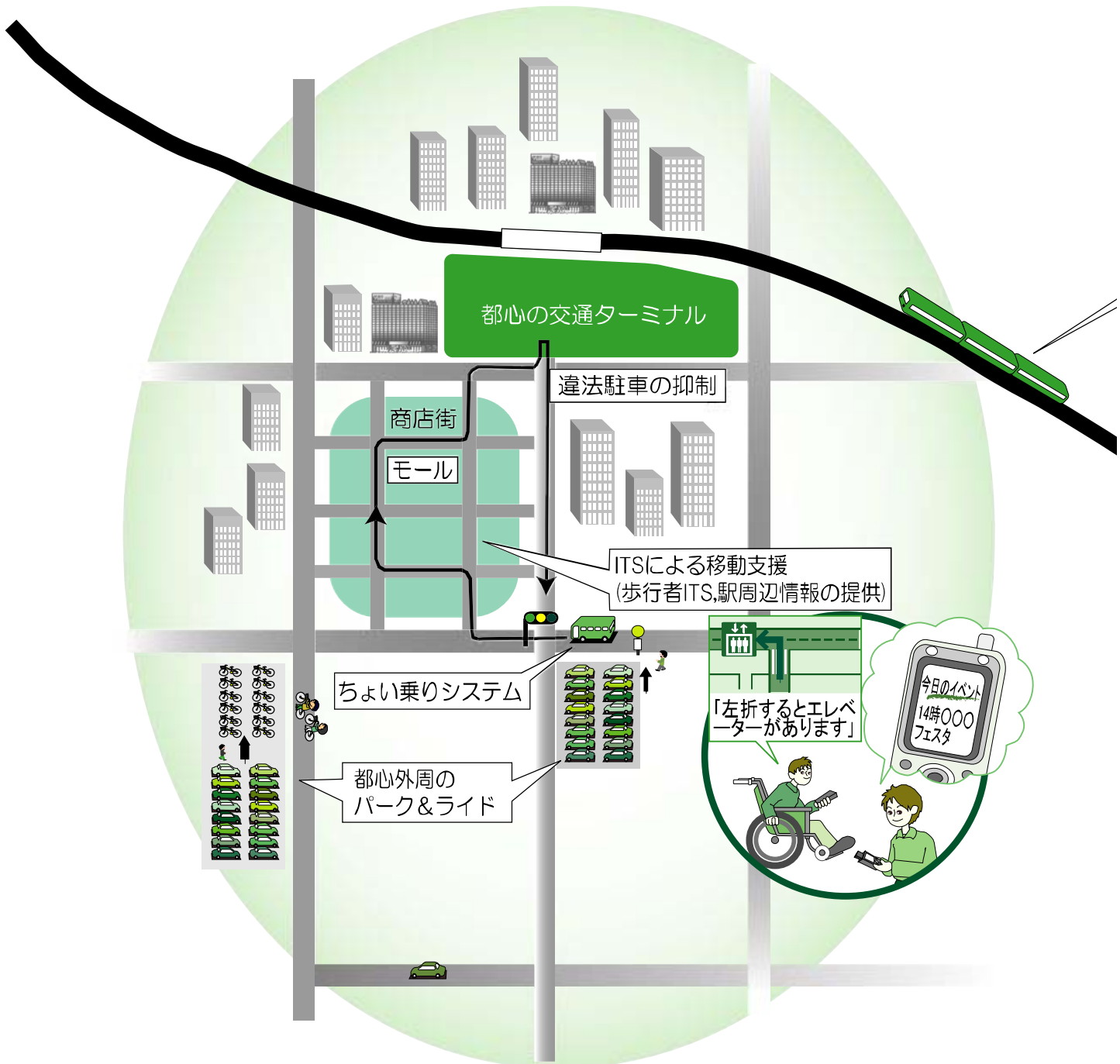
- 食料品などの買物や病院、ご近所に行く場合など、日常生活でのちょっとした移動に手軽に利用してもらう「ちょい乗りシステム」の導入を推進する。

④ 環境にやさしいライフスタイルの普及 ～重点：交通エコライフ～

- 自動車を使わない日を体験するイベントや、公共交通による通勤を奨励する事務所を支援するなど、環境にやさしいライフスタイル～交通エコライフ～普及の機運を盛り上げる。

2-4 なごや交通戦略でめざすまちのイメージ

「なごや交通戦略」は、
きれいな環境、まちのにぎわい、安全・快適なまちづくり
をめざします！



エコ・ポイントがたまったり、
運行状況が分かったり、
公共交通も便利になったな。



ITSによる移動支援
(最適経路選択支援システム)

エコ・ポイントTDM

車で行くか、公共交通で行くか？
渋滞にはまるよりも、エコ・ポイント
も貯まるしパーク&ライドして行こう。

〇〇パーキング
P 空
あと約10分

カーナビ

市域周辺の
パーク&ライド

大規模商業施設の
駐車場有効活用など

駅周辺への
都市機能集積

駅前広場

ITSによる移動支援
(パーク&ライド駐車場への案内)

ちょい乗りシステム

病院

スーパー