

個別方針

1 駅そば生活 ~歩いて暮らせる駅そば生活~

めざす将来像

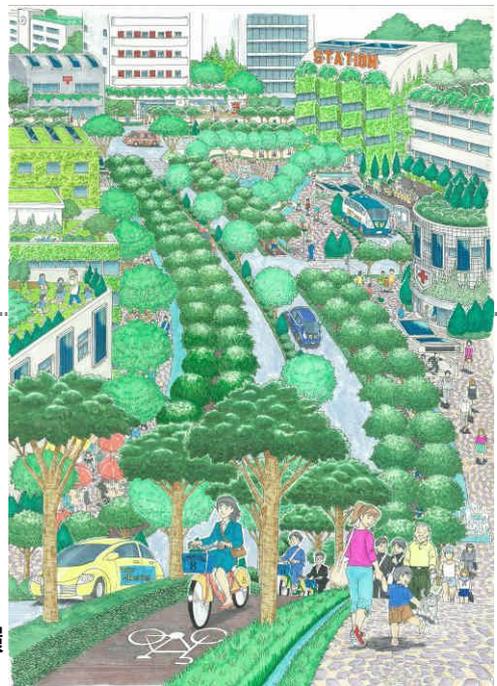
人口が緩やかに減少し、高齢化が進みますが、住宅・店舗・職場・便利施設が駅そばに集積し、自動車に頼らなくても徒歩や自転車、公共交通で暮らせる便利な生活圏を形成しています。

地域の特性に応じて、歩いて楽しい都心や歩いて暮らせる駅そばへの土地利用の集約化^{*1}に合わせて、自然環境の保全とエネルギーの共同利用が進んでいます。

最先端の環境技術や自然空調を生かしたまちづくりの工夫が随所に導入されて、エネルギー消費の少ない低炭素なライフスタイルが実現しています。駅そば生活圏内では、「利便性」と「身近な自然」の双方を享受できるまちが形成されています。

施策の方向性

- 1) 市民や事業者との協働により、駅そば生活圏創生モデル(20 頁)を構築し、展開します。
- 2) 歩いて暮らせる「駅そば生活圏」の創生に向けた土地利用の誘導と集約を目指します。
- 3) 環境的にやさしい次世代型交通システムや効率的なエネルギーの面的共同利用に対応した都市構造を目指します。
- 4) 「空地の整理^{*2}」による土地の集約に伴い、風・水・緑の活用と連動したまちづくりを推進します。



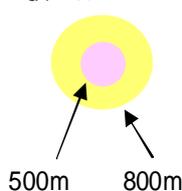
駅そば生活のイメージ図

「低炭素で快適な都市 なごや」の都市構造イメージ

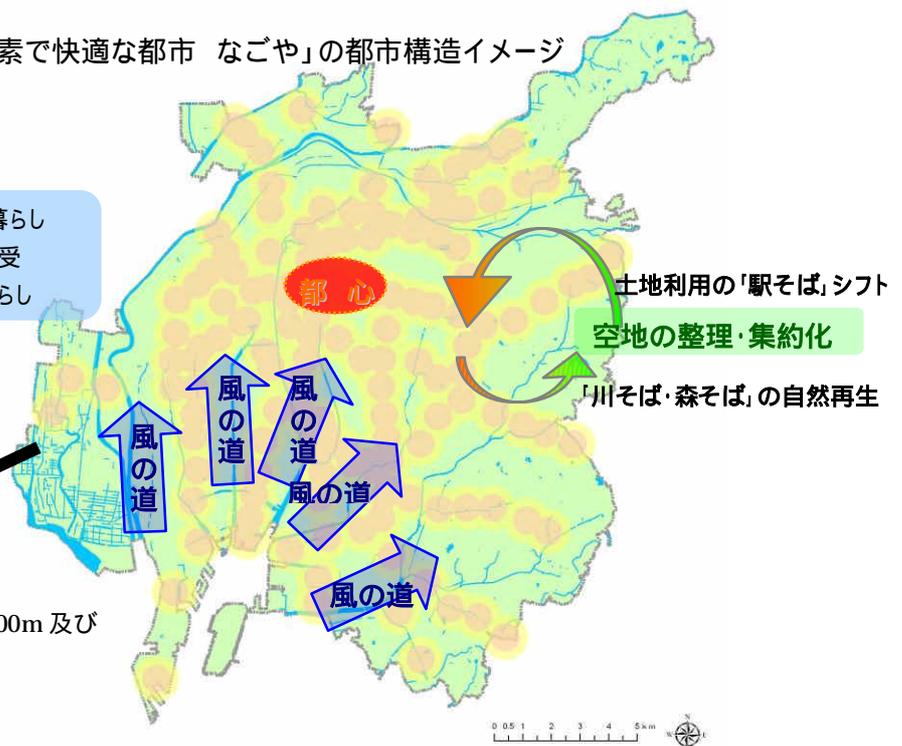
駅そば生活

- ・歩行者・自転車、公共交通で便利な暮らし
- ・「利便性」と「身近な自然」の両方を享受
- ・共同利用による快適で無駄がない暮らし

駅そば



駅そば:現在の鉄道や地下鉄の駅から 500m 及び 800m 圏を例示として示しています。



* 1 土地利用の集約化:都市機能の誘導・居住促進による土地の集約化をいう。

* 2 空地の整理:低未利用地が点在している街区における敷地の整序・集約化を目的とした敷地整序型土地地区画整理事業や、敷地間における容積の移転を可能とする特例容積率適用地区などの事業手法や制度を活用した、駅そば生活圏の創生などに活用できる仕組みをいう。

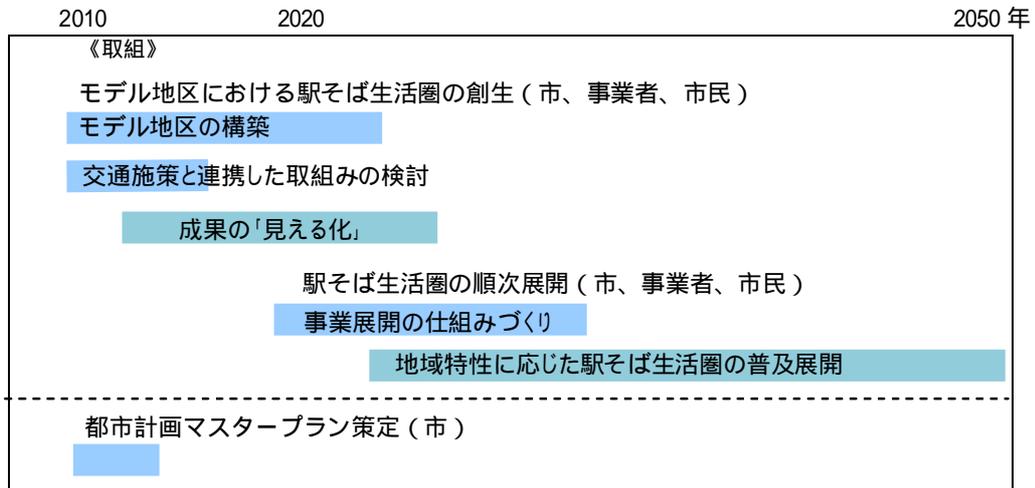
中・長期の取組方針及びロードマップ

駅そば生活圏創生モデルの構築と展開

駅そば生活圏の創生のモデル地区の構築を進めます。モデル地区では、交通施策とまちづくりとの連携による新たな取組みの検討を進め、市民や事業者に対して、その成果の「見える化」を進めます。また、成果を分析し、事業者や市民の協働によって事業を促進させる仕組みを検討していきます。

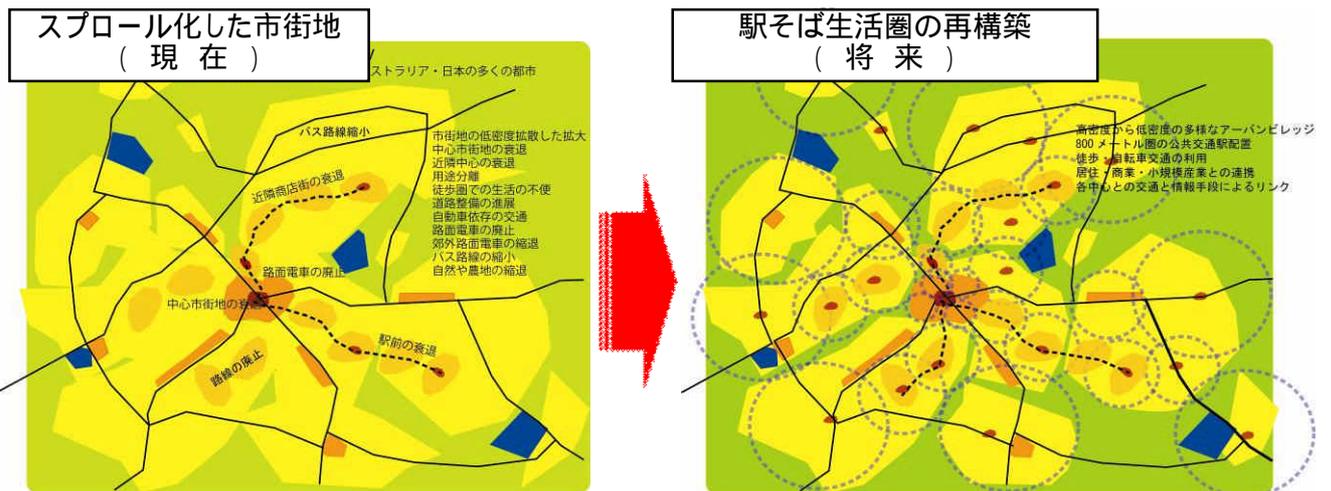
公共や民間事業者は連携して地域特性に応じた取組みの普及や展開を目指します。

ロードマップ・取組み例



スプロール化した市街地から「駅そば生活圏」の創生へ

自動車の利用拡大に伴い、郊外への市街地の拡大や中心市街地の衰退が起きています。「駅そば生活圏」を創生することで、公共交通機関の利用促進、エネルギーの効率的な利用、自然の再生された駅を中心とした市街地の形成が期待されます。



提供：海道清信委員長（名城大学）

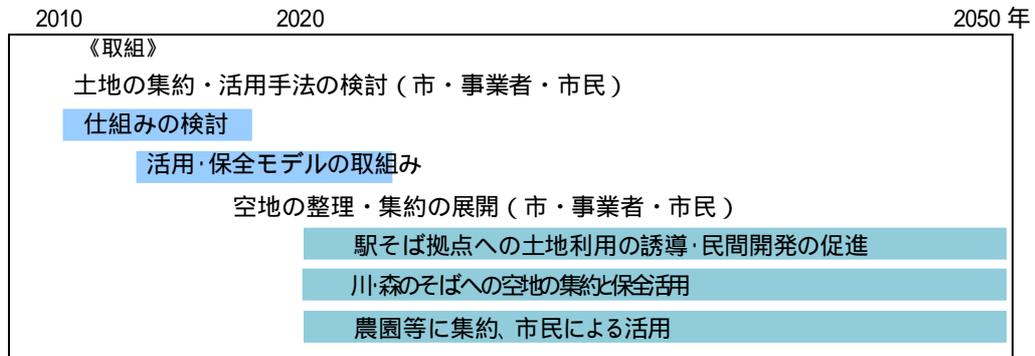
出典：Newman・Jerningo (2009) Office as Sustainable Ecosystems, ISLAND PRESS 元二修正作図

空地の整理・集約の仕組みづくりと展開

今後の人口減少社会に伴って生まれてくる空地などを整理・統合する仕組みなど、「利用」を重視した土地活用に向けて「空地の整理」等の土地の集約の方法の仕組みを検討していきます。これに合わせて、集約された土地について、市民や事業者の協働による、効果的な活用や保全のモデルとなる取り組みを進めます。

集約の仕組みと活用・保全の取り組みなどを踏まえ、まばらな空気を駅そばの開発拠点や河川・運河沿い、緑地周辺に集め、一部を農園とするなど、まとまった緑の創出や自然環境の保全のための土地の活用を目指します。

ロードマップ・取組み例



環境的にやさしい次世代型交通システムや効率的なエネルギー利用に対応した都市構造の形成(再掲)(34～36頁、51頁)

駅を中心に、公共交通機関や徒歩、自転車で快適に暮らせる都市の構造とします。

かしこい自動車の使い方が選択できる多様な交通システムや基盤を提供します。

駅そばへの集約に合わせたエネルギーの面的共同利用によってエネルギーの地産地消を進めます。

風・水・緑の活用と連動したまちづくりの推進(再掲)(27頁)

自然や風土を生かした低影響開発による都市再生を推進します。

Have a break!

名古屋市内で見られる鳥たち



ルリビタキ

カワセミ

ダイサギ

将来像の指標

指標		現在	2050年
駅そば圏人口比率		63%	75%
（参考値）	人口密度	（79人/ha）	（85人/ha）
	自動車分担率（61頁）	（42%）	（25%）
	家庭・業務の1人当たりエネルギー消費量	（1）	（0.6）

注1 ここでは、「駅そば圏」を、鉄道系駅半径800mの圏内と定義しています。現在の鉄道系駅（162駅）に、現状の人口は平成17年国勢調査に基づき算出しました。また、2050年の名古屋市の人口は「200万人」として、人口密度を算出しています。

注2 「駅そば」とは、「駅を身近なもの」ととらえる空間的・心理的な概念であると捉えることができます。今後、次世代型交通システムなどの導入や地形地物の状況・人々の行動様式により、具体的な駅そばの対象及び生活圏の範囲は変わってくることも考えられます。今後の詳細な検討や議論が必要と考えています。

先行モデル事業(例)

都心部再生モデル、駅そば創生モデルの展開

都心部や地域中心などで行政や民間による開発が進みつつある地区を、再生モデル地区として位置づけ、低炭素型まちづくりの推進とその成果の「見える化」を進めます。



駅そば創生によって支えられるクルマに頼りすぎない生活は、道路・駐車場の一部を風水緑陰空間へ転用することを可能とし、「低炭素で快適なまち」にもつながります。

駅そばのファミリーマンションが増加

駅そばに新設されるファミリー・マンションの割合がここ15年間で増加しています。

駅から500メートル圏内

50%以下 60%以上に

1000メートル圏内

70%台前半 90%以上に

今後も「駅そば」人口を増やすためには、生活利便施設等を集めるなど、魅力アップをはかることが必要です。

駅からの距離帯別
名古屋市内マンション(ファミリー)
新築戸数割合



提供：海道清信委員長（名城大学）

駅そば街区の将来イメージ例

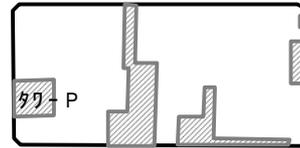
駐車場や建物形態を工夫して1Fの空地を確保することで、緑地が2～3割の緑陰街区とすることも可能です。緑陰街路の形成と一体になって緑の回廊づくりに貢献できます。

また、自然空調を生かした設計や建物・機器の超省エネ化、エネルギーの面的共同利用で、エネルギー消費を約半減し、CO2排出量も6割程度削減したまちづくりも期待できます。

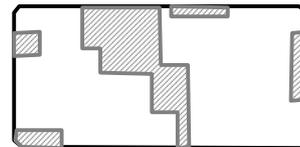
都心部のある街区を見てみると・・・

駐車場(屋外)がまちの中の1/4を占めています

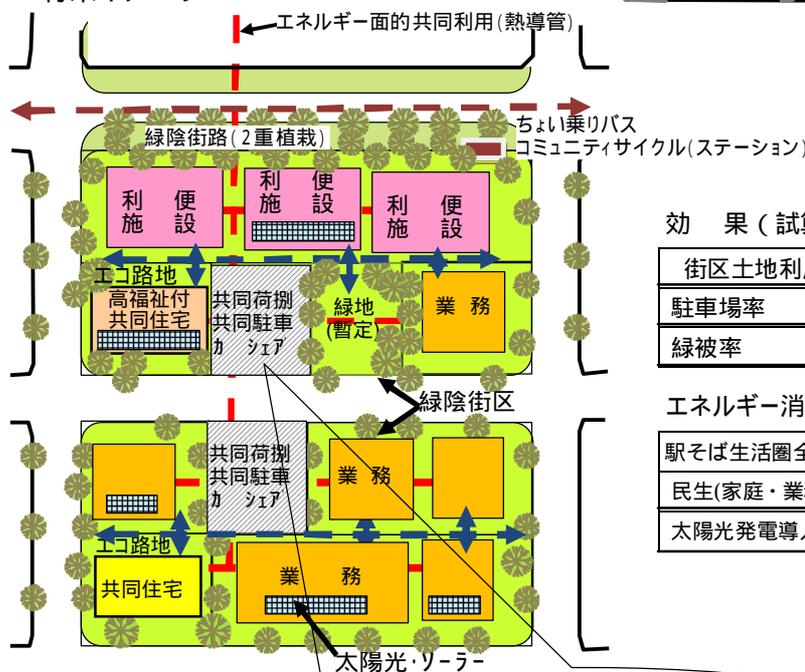
「利便性」と「身近な自然」を
駅そばで享受するために



■ 駐車場(屋内を除く)



将来イメージ

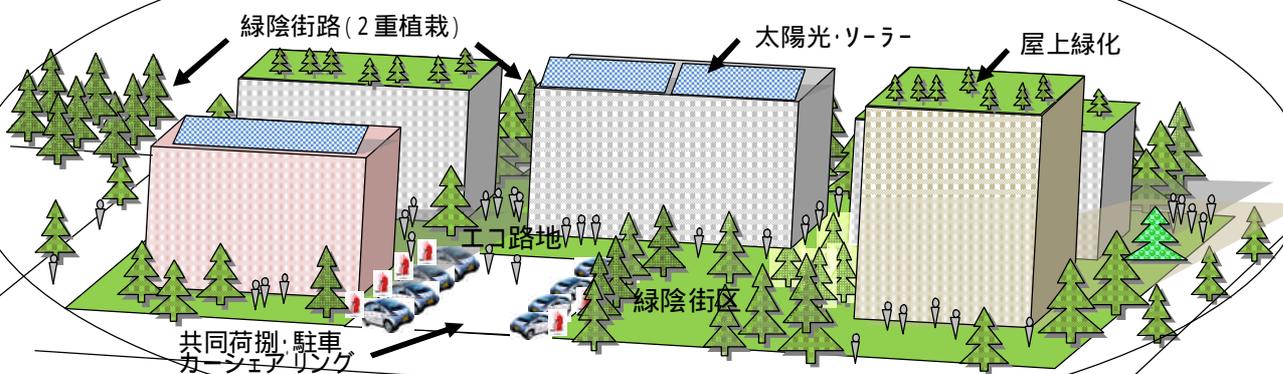


効果(試算例)

街区土地利用	現状	将来像
駐車場率	24%	11%
緑被率	- %	21 ~ 30%UP

エネルギー消費・CO2削減効果(試算例)

駅そば生活圏全体	エネルギー削減率	CO2削減率
民生(家庭・業務)	44 ~ 47%	56 ~ 60%
太陽光発電導入	-	約5%UP

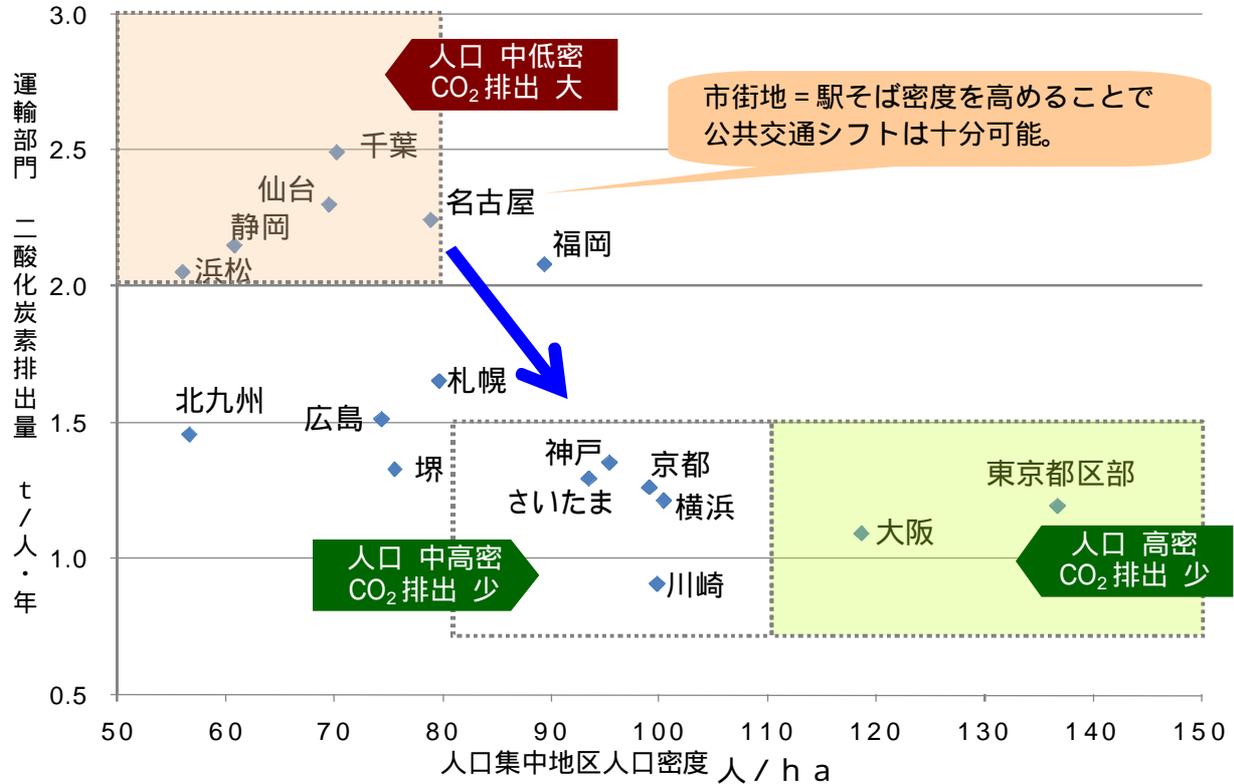


駅を中心としたコンパクトなまちづくりでCO₂排出削減を！

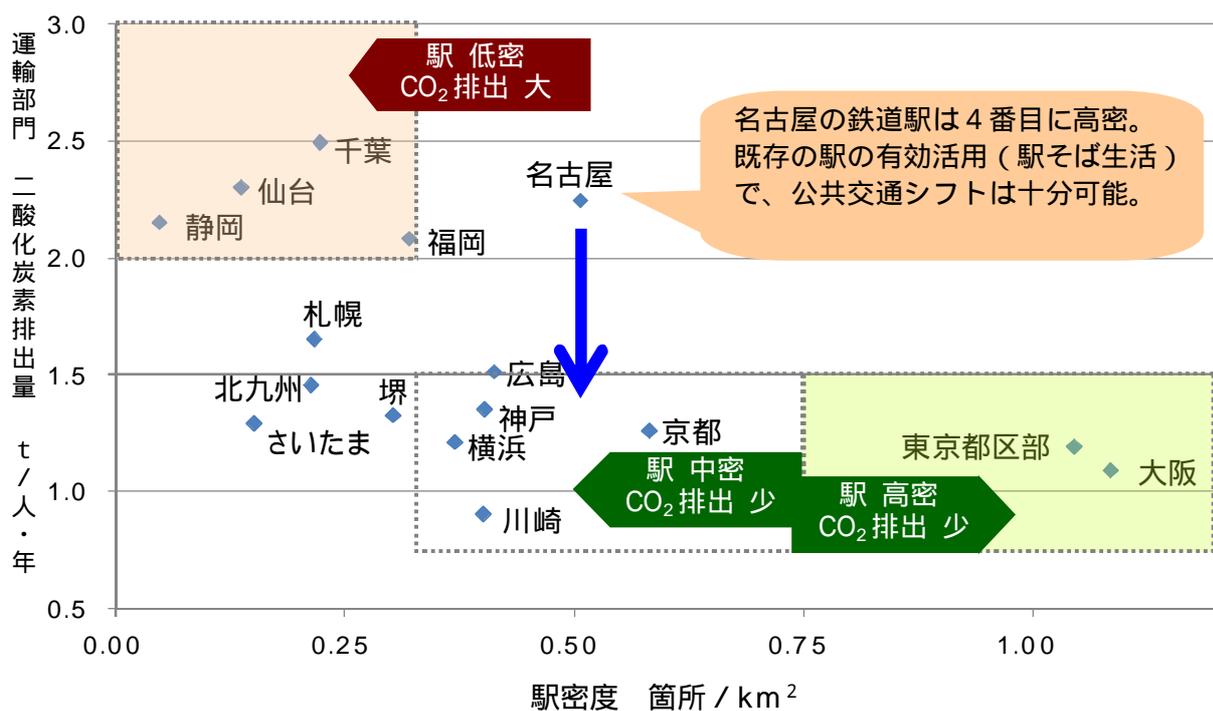
名古屋は大都市平均と比べると運輸部門からのCO₂排出量が5割多くなっています。

市街地 = 駅そば密度の2割向上と、既存の駅（大都市で4番目の駅密度）を利用して駅そば生活をすれば公共交通シフトは十分可能です。

運輸部門の二酸化炭素排出量（都市・人口密度別）



運輸部門の二酸化炭素排出量（都市・駅密度別）



出典：人口集中地区人口密度(2005年国勢調査)、二酸化炭素排出量(2005年) 駅密度(5頁)

2 風水緑陰生活 ～身近な自然を享受できる生活～

めざす将来像

地形や水系、植生、小川などの自然や風土を生かしたまちづくりによって、雨水が浸透し、水害などの自然災害にも強い都市となっています。特に、自然による蒸発散や風の道による自然空調*1を生かし、夏季のヒートアイランド現象が緩和された快適な暮らしが実現しています。



風水緑陰生活のイメージ図

土地利用の集約化により、新たに生まれた空地は河川・運河・緑地周辺に集約され、塀の生垣化や二重植栽などを始めとする緑陰街区*2・緑陰街路*3とも繋がり、緑の回廊が形成されます。それらは、小川との連携により水の回廊が形成されるとともに、風が通り、生命が息づく自然豊かな回廊の役割を果たしています。

駅そばでは、街路や街区の緑に囲まれて（緑陰街区・緑陰街路）、憩いの空間も享受できています。

駅そばから離れたところでは、まとまりのある緑地、農園が随所に保全・再生され、地産地消・旬産旬消を楽しむライフスタイルが定着しています。また、国産材の利用や森づくりの協力など、広域圏連携が図られています。

施策の方向性

- 1) 自然の原理・風土を生かした低影響開発*4によるまちづくりにより、気候変動の影響により発生しやすくなる水害などへの脆弱性を克服し、風の道など自然空調による安心で快適な暮らしを目指します。
- 2) 市民とともに、快適な歩行者空間、「緑陰街路、緑陰街区」が形成された駅そば生活の実現を目指します。
- 3) 河川、運河、小川、公園、緑地、農園周辺に、土地の集約化により生じた空間（空間的な余裕）を集め、風が通り、生命が息づく、水と緑の回廊の形成を目指します。
- 4) 多様な手法によって農園や樹林地の保全と回復、活用を図ります。
- 5) 国産材の利用や森づくりへの協力など、流域圏などの広域的な連携により、水と緑を生かした脱温暖化の取組を進めます。

* 1 自然空調：豊富な緑や風の道から運ばれる冷気を活用したり、建物外部の緑のカーテン・壁面緑化・屋上緑化などにより熱を遮断するなど自然を活用する空調をいう。

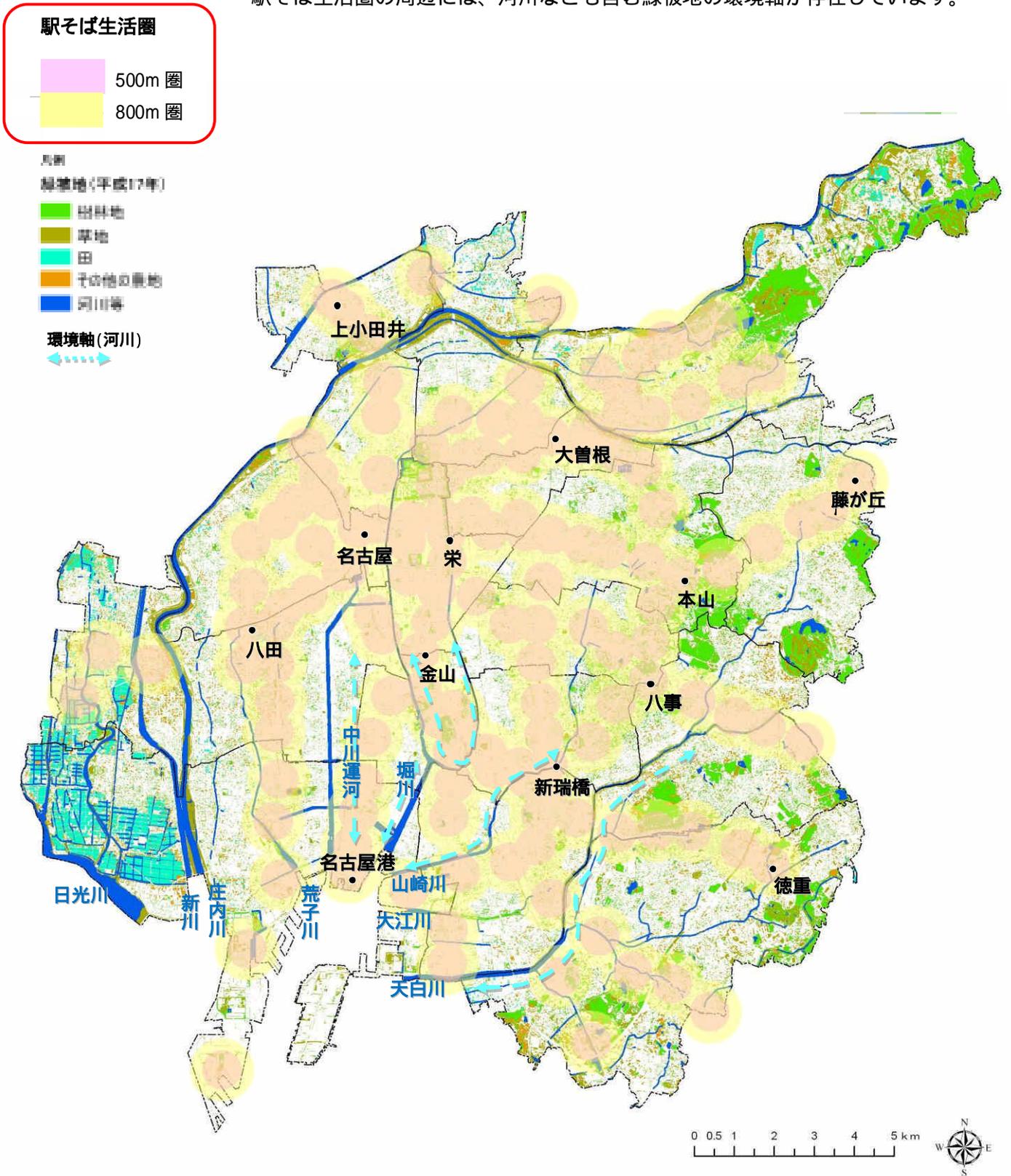
* 2 緑陰街区：緑化地域などによる民有地の十分な植栽が形成された街区。

* 3 緑陰街路：広幅員街路を活用した二重植栽など緑豊かな街路。

* 4 低影響開発：自然の原理に基づいた水循環の構築など、自然に与える影響を最小限にしようとする開発。

緑被地と駅そば

駅そば生活圏の周辺には、河川なども含む緑被地の環境軸が存在しています。



中・長期の取組方針及びロードマップ

名古屋の風土を生かした低影響開発による都市の再生

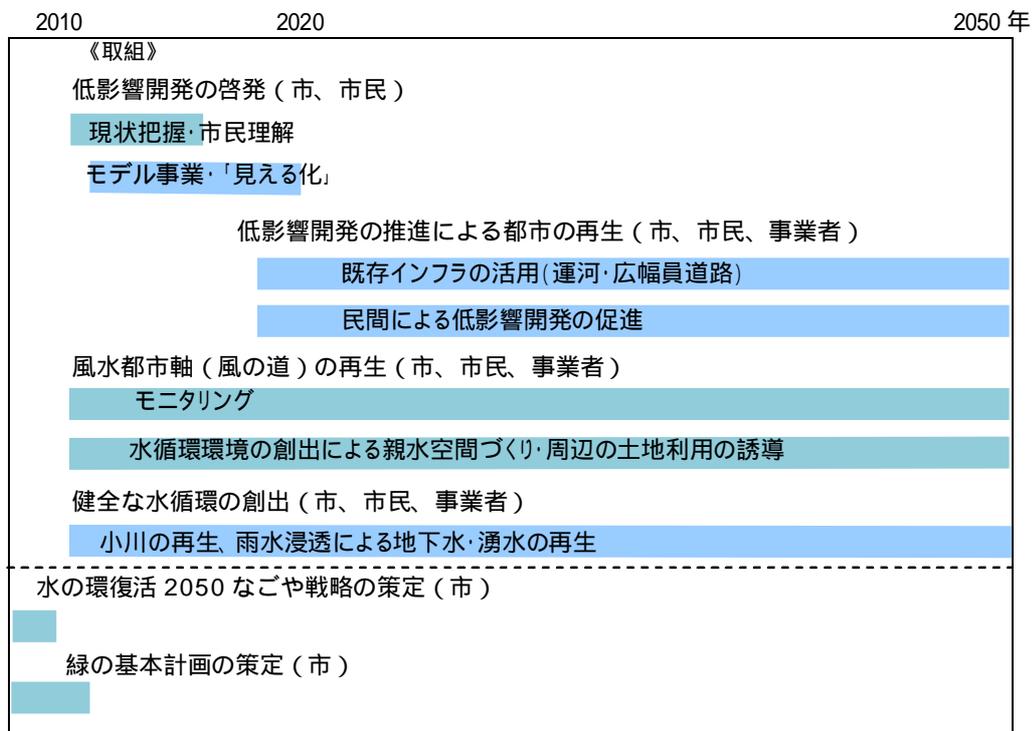
地形や水系、植生などの風土や自然を生かし、雨水の浸透力向上などを目指した低影響開発により、環境負荷の少ない都市の再生を目指します。このため、名古屋の風土や自然状況などについて把握し、低影響開発に関する市民の理解を高めることが必要です。併せて、モデル事業により、「見える化」を進めることも必要です。

モデル事業の成果を踏まえ、既存インフラ（運河や広幅員道路など）、民間開発において低影響開発の導入を促進していきます。

取り分け、都心部と港を結ぶ運河については、市民とのモニタリング等の協力、河川・港湾・下水事業者等による水循環環境の創出に合わせ、周辺土地利用を誘導することで、市民に親しまれ、海風を都心部に呼び込む「風水都市軸（＝風の道）」として再生を目指します。

小川の再生や雨水浸透などにより、健全な水環境の創出を進めます。

ロードマップ・取組み例



自然の原理に基づく低影響開発に配慮する都市の軸のイメージ



主な水系とそれにつながる道路、地形

低影響開発を考える場合、都市の水循環とその流域、地形を活かすことが大切です。

名古屋の地形・風土を考えると、河川とそれにつながる道路など南北の環境軸が重要です。

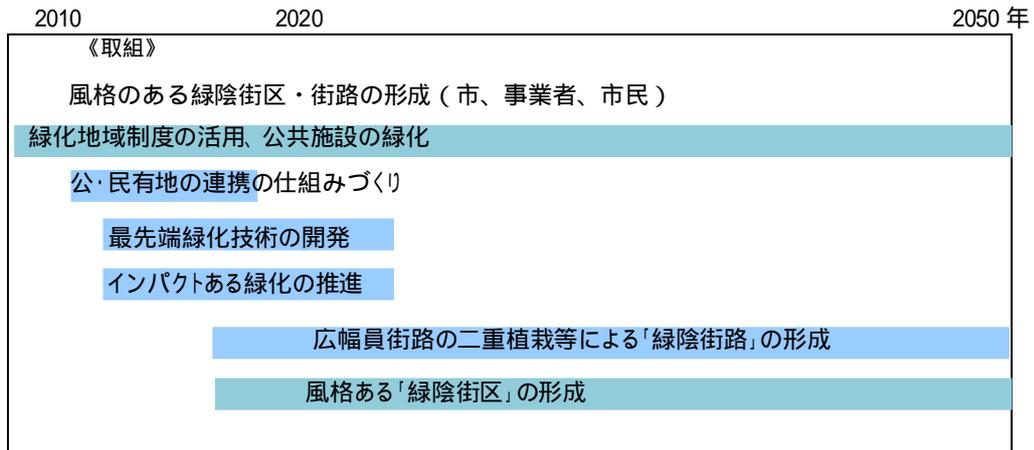
提供：平賀達也委員（株式会社 ランドスケープ・プラス）を一部改変

「緑陰街路・緑陰街区」を市民とともに創出

広幅員街路での二重植栽やネットワーク化などにより、「緑陰街路」の形成を推進します。

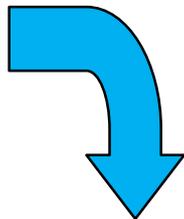
民有地の緑化を推進するため、緑化地域制度を全国で初めて実施しました。この制度を活かして民有地緑化を促進しつつ、民有地の緑化（塀の生垣化を含む）と道路の二重植栽など豊富な植栽との一体化により厚みのある緑地帯の形成の仕組みづくりを行うとともに、公共施設の緑化を行います。また、その緑陰街路・緑陰街区が連携することによって、風格のある緑化・緑の回廊の形成を目指します。都心部や緑の回廊などにおいて、事業者による最先端の緑化技術等の開発成果を取り入れるなどインパクトある緑化を促進して、市民への「見える化」を進めます。

ロードマップ・取組み例



広幅員道路における植栽のイメージ

アスファルトで覆われた車優先の道路



植栽された広幅員道路

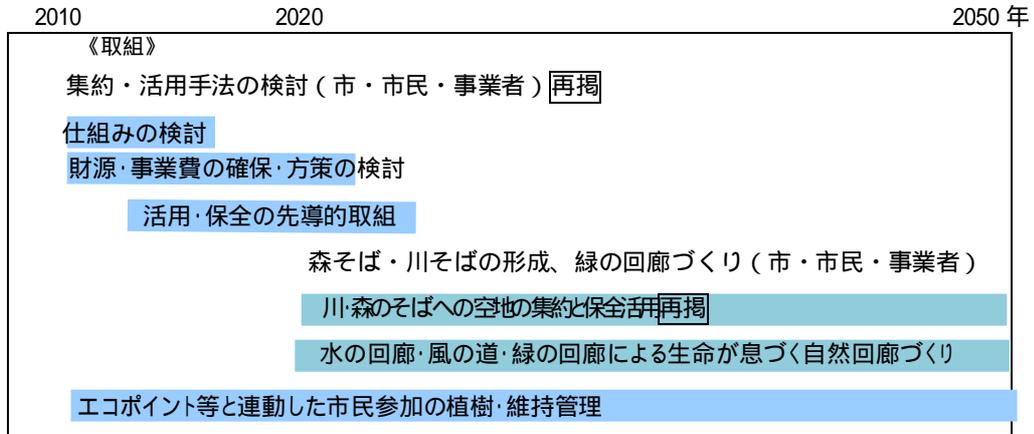


提供：平賀達也委員（株式会社 ランドスケープ・プラス）

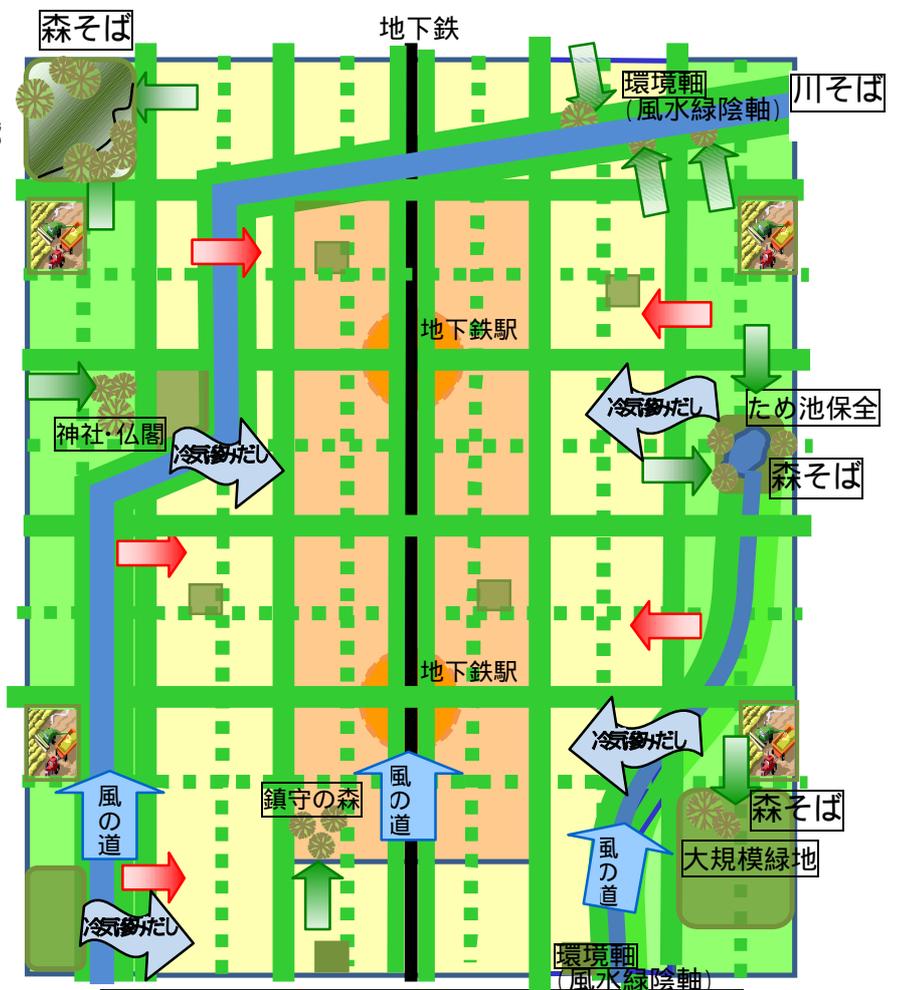
森そば・川そばの緑地形成、緑の回廊づくり

人口減少やまちづくりの過程などで生じた空間的な余裕を既存の緑地（森そば）・河川（川そば）・農園へ集約し、市民及び事業者が協働して保全活用に努めます。エコポイント等を活用した市民参加による植樹・維持管理を促進します。小川の復活などによる水の回廊*1や「風の道」と合わせた緑の回廊*2により、生命が息づく自然回廊づくりを進めます。

ロードマップ・取組み例



森そば、川そばの形成、緑の回廊づくりのイメージ



凡		例	
オレンジ	駅そば(アリア)	公園緑地 近隣公園	空地の集約
ピンク	駅そば(利便・業務)	市民菜園 学校農園	人口・利便 施設の集積
黄色	駅そば(住居系)	緑陰街路、歩行者優先道等	
緑	自然回復ゾーン 緑陰住宅・街区		

*1 水の回廊: ため池、小川、河川、運河などの水が連結している状況。

*2 緑の回廊: 既存の公園・緑地、河川沿岸の緑地、緑陰街路・緑陰街区などによって緑が連結している状況。

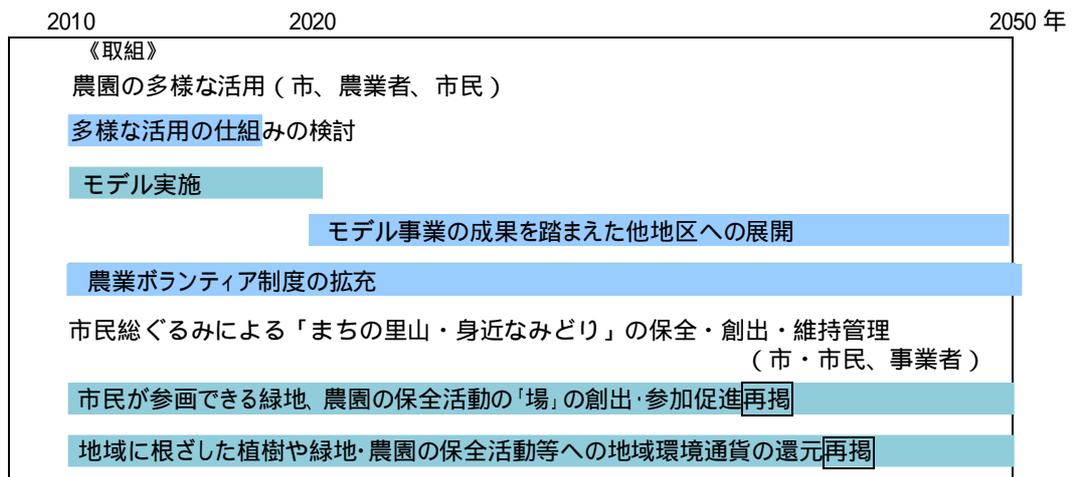
農地・樹林地の保全と回復、活用

市民や農業者等の協力を得て、学校農園や給食リサイクル、地域ぐるみの市民菜園利用などの仕組みを検討し、モデル的な取組みを踏まえ、他地区への展開に努めます。

農業を継続する上での課題である「人手・後継者不足」「農家の高齢化」と、市民の「土」「農」に親しみたいニーズをマッチングさせた農業ボランティア制度を充実させ、農業支援をはかるとともに、市民の地産地消や農地に親しむライフスタイルの実践と定着に努めます。

さらに市は、身近な樹林地の保全を図るため、緑地保全地域や市民緑地等の緑を保全する諸制度の活用を図るとともに、市・市民・事業者による森づくりを推進します。

ロードマップ・取組み例



幼稚園の屋上菜園の風景



八事五寸ニンジンの収穫を実習する農業ボランティアの人々



緑の保全・創出のための広域連携

流域単位で、水源地の緑を保全・創出することも重要です。このため、カーボンオフセットなどの経済的手法を活用し、全国的に進む人口減少によって生じる空間的な余裕を森として創出させるための協力、国産材の利用など流域圏との連携や交流を推進します。

将来像の指標

指標	現在	2050年
緑被率	25%	40%
水の流れ		
雨水の浸透・貯留率	14%	33%
雨水の蒸発散率	24%	31%
雨水の直接流出率	62%	36%

先行モデル事例（イメージ）

既存インフラの環境ポテンシャル最大化モデル事業

都心部またはその周辺の環境軸の一部区間を低影響開発による二重植栽と小川の再生、道路の植栽と民有地との連携植栽によって環境ポテンシャル最大化を図ります。

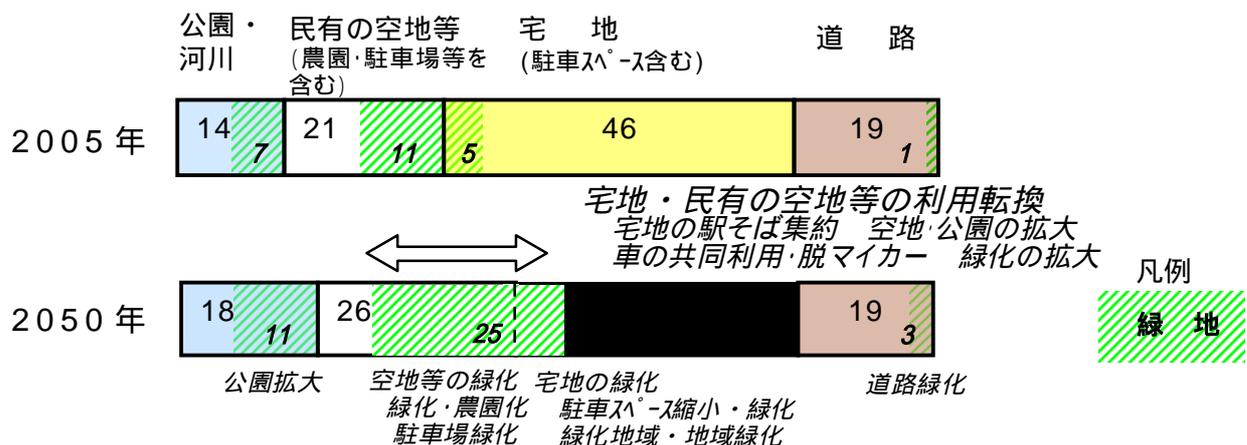


提供：平賀達也委員（株式会社 ランドスケープ・プラス）

緑被率40%に向けて

徒歩圏（駅そば生活圏）には多くの駐車場があります。

「歩いて暮らせる駅そば生活」の実現に合わせて、脱マイカー利用やカーシェアリング・共同駐車場・集配など自動車と駐車場の利用を考え直すことで、2050年に緑豊かな都心を実現することも可能ではないでしょうか。



名古屋の都市化の影響（伊良湖の気温との比較）

～名古屋の気温を都市化の影響を受けにくい伊良湖の気温と比較しました～

近年、名古屋の平均気温は、伊良湖と比較して上昇幅が大きくなっています。この傾向は、名古屋の都市化の影響（ヒートアイランド現象など）が強まっていることを示唆しています。

2050年に向けて名古屋の都市化の影響を小さくすることで、名古屋の気温上昇幅を伊良湖と同様の水準に抑えることができると考えられます。

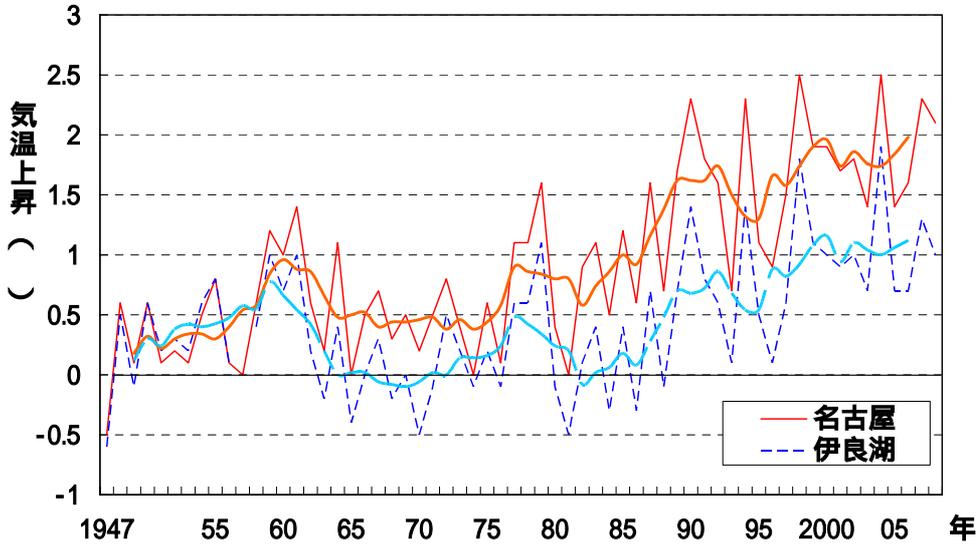


図 名古屋と伊良湖における平均気温の上昇幅（1947年基準）

* 図中の太線は、各データの5年間平均

表 名古屋と伊良湖における平均気温（5年間移動平均値）（単位：℃）

	基準年 (1947年)	1950年	1960年	1970年	1980年	1990年	2000年	2006年
名古屋	14.3	14.6	15.3	14.8	15.1	15.9	16.3	16.3
基準年 からの 上昇幅		0.3	1.0	0.5	0.8	1.6	2.0	2.0
伊良湖	15.3	15.6	16.0	15.2	15.5	16.0	16.5	16.4
基準年 からの 上昇幅		0.3	0.7	-0.1	0.2	0.7	1.2	1.1
上昇幅の差		0	0.3	0.5	0.6	0.9	0.8	0.9

*四捨五入の関係で、計算が一致しない場合があります。

名古屋と伊良湖の上昇幅の差が徐々に大きくなっています（上図参照）。



伊良湖の気象観測は、地域気象観測所として1947年に開始されました。観測地点は、渥美半島の先端に位置しており、海の熱容量の影響を受けやすい地域です。このため、伊良湖の気温は、海岸部特有の特徴を示し、年較差や日較差が小さくなります。

また、海にせり出した渥美半島の先端部は、都市化の影響を受けにくいと考えられます。

（参考：大和田道雄 特別教授（愛知教育大学）、「伊勢湾岸の大気環境」, 1994）

3 低炭素「住」生活

(1) くるま ～自動車利用に伴うCO₂を減らす生活～

めざす将来像

駅そば生活圏では、歩行者と自転車にとって安心・安全で快適なまちづくりを進め、マイカーに依存しないライフスタイルが定着しています。

駅そば生活圏との間の移動では、公共交通機関の利便性の向上や環境的にやさしい次世代型交通システム*¹(35 頁)によって乗り継ぎもスムーズに出かけることができるので、車の利用が少なくなっています。

自動車は、低炭素カー*²が使用され、ITS(高度道路交通システム)*³の活用などによって無駄がない自動車利用が行われます。

また、物流は、鉄道利用や共同集配送など、環境にやさしい物流システム(グリーン物流)が定着しています。

施策の方向性

- 1) 駅そば生活圏の創生と広幅員街路の活用による楽しく歩ける空間づくりにより、自動車から公共交通機関・徒歩・自転車へシフトします。
- 2) 公共交通の利便性を向上させるとともに、次世代型交通システムの普及を目指します。
- 3) カーシェアリングや低炭素カーを普及させ、一方では都心部への自動車の流入抑制を行うなど、かしこい自動車利用(36 頁)を実現します。
- 4) モーダルシフト*⁴や集配送の効率化等によってグリーン物流*⁵を実現します。
- 5) モビリティ・マネジメント*⁶等を活用し、低炭素型のライフスタイルを実践します。

* 1 次世代型交通システム:IMTS(電波磁気誘導式のバスで、専用路では、10 台程度の隊列走行などの無人運転が可能である。一般道路上では、通常の有人運転が可能とされる)やちよい乗りバス(駅周辺でのちょっとした移動に気軽に乗れる交通機関)などをいう。

* 2 低炭素カー:電気自動車、プラグインハイブリッド車、燃料電池車を始め、ハイブリッド車など二酸化炭素の排出量の削減効果が通常車両よりも大きいものをいう。

* 3 高度道路交通システム(ITS: Intelligent Transport Systems):最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

* 4 モーダルシフト:より環境負荷の小さい輸送手段に切替える対策を総称していう。例えば、二酸化炭素発生量の削減を目的として、トラックによる貨物輸送から鉄道や船舶に転換することを指す。

* 5 グリーン物流:環境にやさしい物流システムをいう。例えば、複数の企業が共同で荷物を積ませせて効率化を図る「共同輸配送」、トラックによる貨物輸送を海運や鉄道輸送へと転換する「モーダルシフト」、低公害車の導入などがある。

* 6 モビリティ・マネジメント(Mobility Management):一般の人々などを対象としたコミュニケーション施策を中心に、過度に自動車に頼る状態から公共交通機関や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換していくことを促すものである。

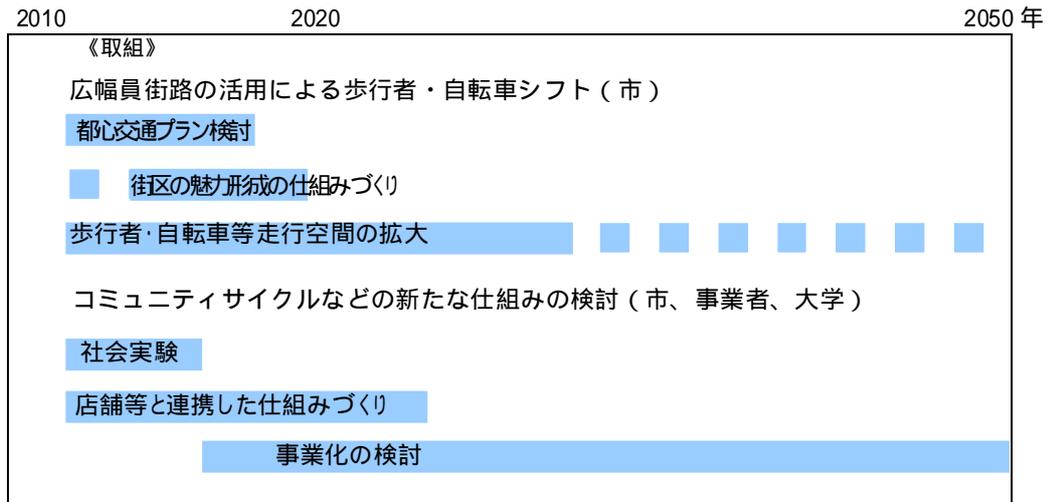
中・長期の取組方針及びロードマップ

広幅員街路の活用などによる歩行者・自転車シフト

交通が集中する都心部のあり方を検討し、人が行き交う街区の魅力を形成する仕組みづくりとともに、広幅員街路を活用した安心・安全・快適な歩行・自転車走行環境（ニューモビリティへの対応も含む）の整備を進めます。

また、コミュニティサイクル（都市型レンタサイクル）やスーパーなどの店舗等と連携した自動車利用を減らす新たな仕組みの導入を検討し、自動車から徒歩・自転車へのシフトを促進します。

ロードマップ・取組み例

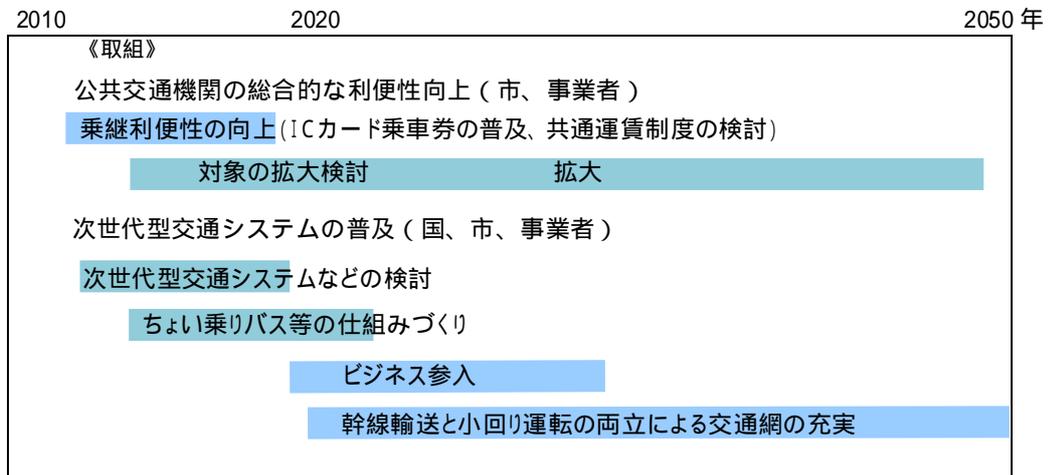


公共交通の利便性向上と次世代型交通システムの普及

バスや鉄道などの既存インフラを活かし、乗継ぎ等の円滑化を進め、多様な公共交通機関の総合的な利便性の向上を推進します。

名古屋市は、基幹バス・ガイドウェイバスなどの先進的公共交通システムの導入実績があります。こうした実績を踏まえ、国やメーカー、交通事業者との協力のもとに、輸送力があり小回り運転が可能な次世代型交通システム（バイモーダル交通システム）など検討を進めます。併せて、「ちょい乗りバス」などの新たな仕組みづくりを進めます。こうした成果を踏まえ、事業者によるビジネス参入を促進し、駅そば生活圏どうしの移動、駅そば生活圏での移動の利便性の向上を図ります。

ロードマップ・取組み例



人と地球にやさしい次世代型交通システムのイメージ(小まわりと多頻度運行の両立)

基幹バス

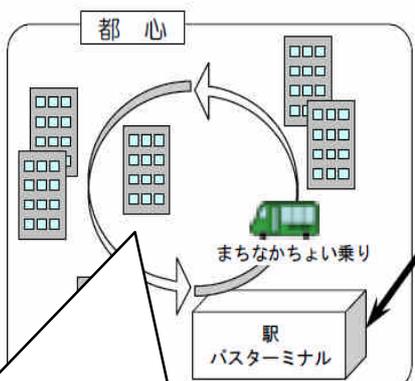
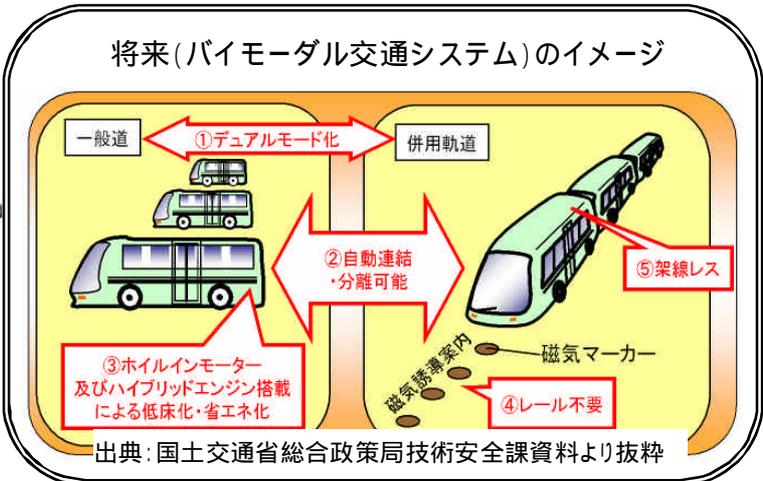


ガイドウェイバス

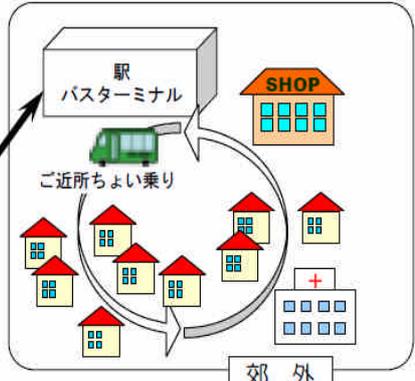


地下鉄

将来(バイモーダル交通システム)のイメージ



都心部の交通施策イメージ



ちよい乗りシステム

提供: 加藤博和委員 (名古屋大学)



■ コミュニティサイクル(都市型レンタサイクル)ステーション
複数設置されているステーション(専用の貸出・返却場)であればどこでも自転車を貸出・返却ができる交通システム

フリッジP フリッジパーキング
都心部を訪れる際に、都心周辺に駐車し、そこから公共交通機関や徒歩等で向かうために設けられる、都心外縁の駐車施設。

かしこい自動車の使い方・・・低炭素カーへのエコひいき・都心部への自動車流入抑制

市は、低炭素カーの普及促進を図るため、購入支援や駐車場に対する優遇策などを検討し、導入促進を進めます。また、都心部などを中心に、低炭素カーによるカーシェアリングの利用等を検討し、市はモデル事業を支援するなど普及を促進します。

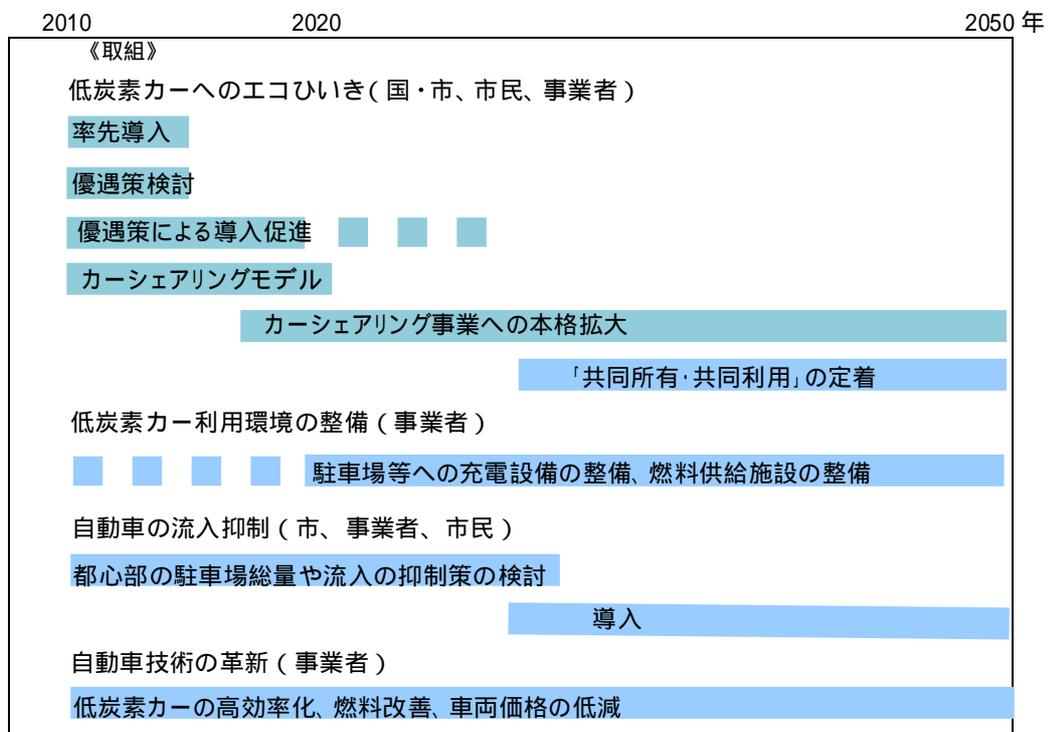
一方では、太陽光発電との連携による電気自動車の蓄電機能に着目し、家庭での電力の安定供給の可能性も含め、かしこい自動車の使い方を広めます。

メーカーや交通事業者等は、低炭素カーの利用環境の整備を進め、燃料・エネルギー供給インフラなどの構築を推進します。

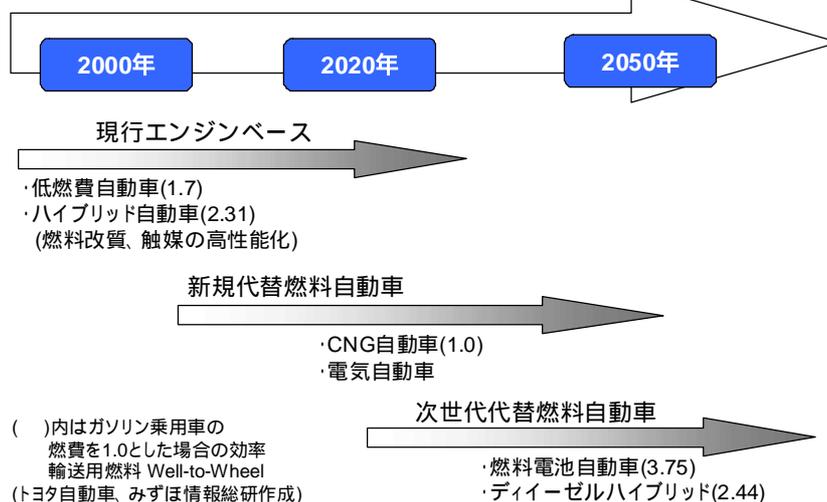
都心部への自動車の流入を抑制するため、パークアンドライドを進めるとともに、ITS 技術による制御や都心部周辺のフリンジパーキング（都心外縁の駐車施設）を検討します。さらに、郊外駅では公共交通機関と連携したカーシェアリングを検討し、駅そば生活圏の創生を考慮して導入を図ります。

メーカー等の事業者は、自動車技術の革新により低炭素カーの高効率化、バイオマス燃料などへの燃料の改善を目指すとともに、車両価格の低減を図ります。

ロードマップ・取組み例



自動車からの CO₂ 排出水準の予測



モーダルシフトや集配の効率化によるグリーン物流の実現

鉄道を活用したモーダルシフトや大規模建築物への集配用デポ（小型の配送拠点）の設置を促進し、物流の効率化・グリーン化を誘導します。

荷主事業者及び物流事業者は、モーダルシフト、共同集配の確立、低燃費車の導入等によって、グリーン物流の定着を目指します。

モビリティ・マネジメント等を活用した低炭素型のライフスタイルの実践

市民・事業者へは、モビリティ・マネジメントを活用し、低炭素型のライフスタイル・ビジネススタイルの定着を図ります。

事業者は、情報通信技術（ICT）を活用して、移動を抑えたビジネススタイルの定着を図ります。

市民やオフィス・店舗等の事業者は、地産地消やグリーン物流の定着を図ります。

将来像の指標

指標	現在	2050年
自動車分担率	42%	25%

注 自動車分担率とは、徒歩などを含めたすべての交通手段の中で自動車を使う割合のこと(自動車依存度)。現状は、2001年のパーソントリップ調査によるもの。

先行モデル事例（イメージ）

低炭素カーのカーシェアリング・モデル事業



自動車利用の減少、低炭素カーの利用促進を図るため、都心部などの一部を対象に、プラグインの電気自動車と太陽光発電施設、急速充電施設を兼ね備えたカーシェアリングのモデル事業の取組と、その成果の普及事業を行います。

コミュニティサイクル(都市型レンタサイクル)モデル事業

公共交通機関を補完し、自動車利用の減少を図るため、都心部の一部を対象に、環境にやさしい自転車利用促進のモデルとして、多ステーション方式であるコミュニティサイクル事業の展開を検討しています。(下図の地図・写真は、2009年度に名古屋市と名古屋大学で実施した社会実験時のもの。(実施期間：平成21年10月20日～12月18日、実施エリア：名古屋駅～栄駅、ステーション数：30箇所、自転車：300台))

名チャリマップ (●はステーション)



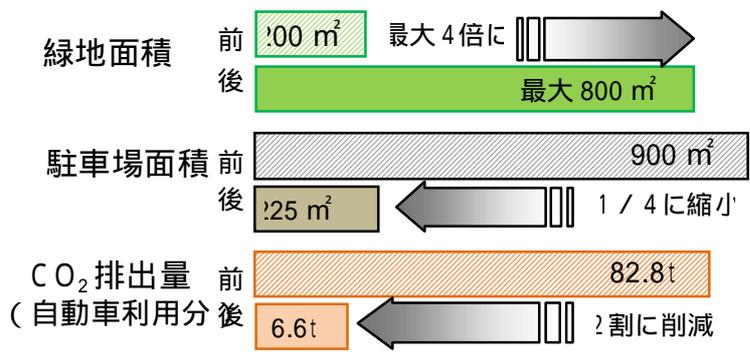
放置自転車を活用した「名チャリ」自転車



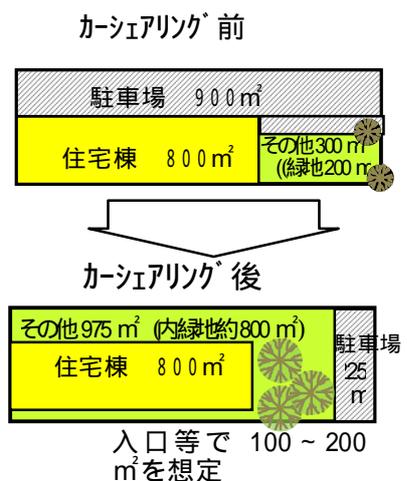
低炭素カーのカーシェアリングによる自然環境向上と車利用の両立 (集合住宅の事例)

カーシェアリングによって集合住宅単位で自動車を共同利用すると、駐車場面積を縮減と同時に緑地面積を増やすことも想定できます。
 自然環境向上と車利用の両立による新たな集合住宅の将来像も考えられます。
 さらに、「歩いて暮らせる駅そば生活」による自動車利用の減少と低炭素カーの利用によってCO₂排出量の大幅削減が可能となります。

カーシェアリング導入の緑地・駐車場面積、CO₂排出量の効果例



空間構成の比較例
(敷地 2,000 m² 想定)



Have a break!

名古屋市の湿地で保全されている植物たち



八竜湿地の「ハルリンドウ」



島田湿地の「シラタマホシクサ」