

資 料 編



1 策定経緯

本計画の策定にあたっては、有識者、関係行政機関、交通事業者、経済界等で構成する「交通まちづくり推進協議会」を設置し、検討を進めました。

なごや交通まちづくりプラン 策定経緯

年月日	事項
平成 23 年 6 月 3 日	第 1 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 23 年 8 月 29 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会 第 1 回幹事会
平成 23 年 9 月 2 日	第 2 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 24 年 3 月 29 日	交通まちづくり庁内検討会（課長級）
平成 24 年 7 月 17 日	交通まちづくり庁内検討会事前説明会（係長級）
平成 24 年 8 月 10 日	交通まちづくり庁内検討会（課長級）
平成 24 年 8 月 20 日	第 3 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 24 年 10 月 22 日	交通まちづくり庁内検討会（係長級）
平成 24 年 11 月 2 日	交通まちづくり庁内検討会（係長級）
平成 24 年 11 月 16 日	交通まちづくり庁内検討会（課長級）
平成 24 年 12 月 14 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会 第 2 回幹事会
平成 24 年 12 月 21 日	第 4 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 25 年 3 月 21 日	交通まちづくり庁内検討会（課長級）
平成 25 年 3 月 27 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会 第 3 回幹事会
平成 25 年 5 月 15 日	第 5 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 25 年 7 月 31 日	交通まちづくり庁内検討会（課長級）
平成 25 年 8 月 9 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会 第 4 回幹事会
平成 25 年 8 月 20 日	第 6 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 25 年 9 月 18 日	なごや交通まちづくりプラン（素案）公表
～12 月 31 日	市民意見聴取
平成 26 年 2 月 10 日	交通まちづくり庁内検討会（課長級）
平成 26 年 2 月 18 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会 第 5 回幹事会
平成 26 年 3 月 24 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会 調整会議
平成 26 年 3 月 26 日	第 7 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 26 年 5 月 12 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会 調整会議
平成 26 年 6 月 13 日	なごや交通まちづくりプラン（案）公表
～7 月 14 日	パブリックコメント

名古屋市交通まちづくり推進協議会 委員名簿

役職	氏名	所属等
会長	竹内 伝史	岐阜大学名誉教授
副会長	森川 高行	名古屋大学大学院環境学研究科教授
委員	赤崎 まき子	株式会社エイ・ワークス代表取締役
	村山 顕人	名古屋大学大学院環境学研究科准教授
	浅田 和彦	中部鉄道協会常任理事・事務局長
	古田 寛	公益社団法人愛知県バス協会専務理事
	小池 良	一般社団法人愛知県トラック協会専務理事
	山腰 澄夫	名古屋タクシー協会常務理事
	野口 浩寿	一般社団法人日本自動車連盟愛知支部事務所長
	岡田 敏光	名古屋市商店街振興組合連合会専務理事
	内川 尚一	名古屋商工会議所常務理事・事務局長
	三浦 司之	一般社団法人中部経済連合会常務理事
	平出 純一	中部地方整備局企画部長
	村田 有	中部運輸局企画観光部長
	近藤 正人	愛知県地域振興部長
	加藤 僚	愛知県警察本部交通部長

※ 敬称略

(途中で交代した役員)

役職	氏名	所属等
委員	長崎 三千男	公益社団法人愛知県バス協会専務理事
	永山 明光	名古屋タクシー協会専務理事
	斎藤 秀一	一般社団法人日本自動車連盟愛知支部事務所長
	古橋 利治	名古屋商工会議所常務理事・事務局長
	菅原 章文	一般社団法人中部経済連合会常務理事
	野田 徹	中部地方整備局企画部長
	田村 秀夫	
	橋本 昌典	中部運輸局企画観光部長
	吉永 隆博	
	山田 周司	愛知県地域振興部長
	榊原 光隆	愛知県警察本部交通部長

※ 敬称略、所属等は委員当時

本計画の策定にあたり、さまざまな方法で市民や関係者の皆様から意見をいただき、プランに反映しました。

みちまち市民ミーティング

実施日	平成25年11月30日（土）
参加者	55名
会場	栄ガスビル
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の縮図として参加者を市民から無作為抽出 ・議論を深めるために少人数のグループでテーマを変えながら討議（4～5人） ・他のグループの意見もふまえながら積み上げ方式で議論 ・議論前、グループ討議後、全体討議後の意見を把握

みちまちキャラバン

（環境デーなごや）

実施日	平成25年9月14日（土）
参加者	205名
会場	久屋大通公園
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者は区民まつり等のイベント参加者（地元市民が多い） ・対面アンケートにより実施 ・都心部を含む区で実施（東区は雨天中止）

（西区民おまつり広場）

実施日	平成25年10月13日（日）
参加者	124名
会場	庄内緑地公園
内容	環境デーなごやに同じ

（中村区区民まつり）

実施日	平成25年10月26日（土）
参加者	72名
会場	中村公園
内容	環境デーなごやに同じ

市政アンケート

実施期間	平成25年11月19日（火）から12月3日（火）まで
回答者	951名（有効回答率47.6%）
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の縮図として対象者を市民から無作為抽出 ・郵送による書面アンケートにより実施

ネット・モニターアンケート

実施期間	平成25年11月1日（金）から11月11日（月）まで
回答者	462名（有効回答率92.6%）
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者は年度ごとの公募により選ばれた市政に興味のあるネット・モニター ・ウェブ上でアンケートを実施

ウェブサイトアンケート

実施期間	平成25年9月18日（水）から12月31日（火）まで
回答者	21名
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者は交通まちづくりウェブサイトの素案の説明ページの閲覧者 ・ウェブ上で詳細なアンケートを実施

グループインタビュー

実施日	適宜
参加者	17者
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者はプランに利害関係を有すると思われるまちづくり関係者、事業者及び都心部来訪者（名古屋市交通まちづくり推進協議会の構成団体を除く。） ・説明会又は座談会形式で意見交換

その他意見

実施日	適宜
参加者	10者
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・個別に寄せられた意見

パブリックコメント

実施日	平成26年6月13日（金）から7月14日（月）まで
提出者	64名



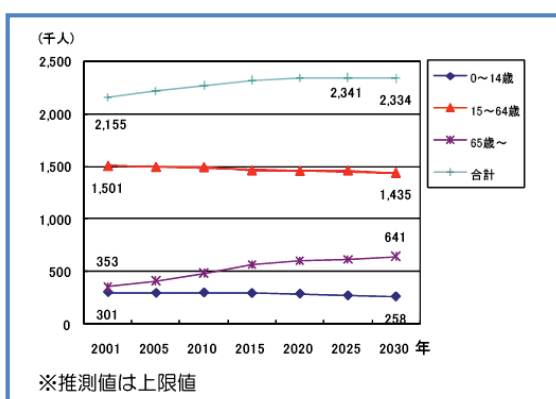
2 時代の潮流

なごや新交通戦略推進プランより

少子高齢化の加速と人口減少の進行

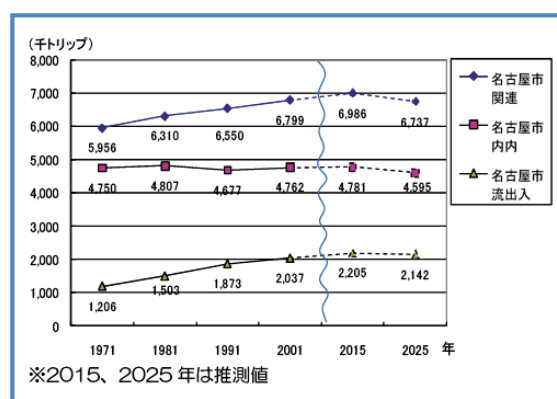
名古屋市は、2025 年頃から緩やかに減少に転じ、少子高齢化も進行していくと推測されています。（図 2-1）

一方、名古屋市の将来トリップ数に関しては 2015 年頃までは増加しますが、その後減少に転じると推測されています。（図 2-2）



出典：名古屋市総務局

図 2-1 名古屋市の人口の推移



出典：中京都市圏パーソントリップ調査

図 2-2 名古屋市関連トリップ数の推移

安心・安全に対する危機感の増大

地震などの大規模災害、犯罪など、市民の安心・安全に対する不安や危機感が増大し、社会全体にあらゆる面で安心・安全に対するニーズが高まっており、名古屋市においても、中期戦略ビジョン策定時の市民アンケートでは、安心・安全に対する優先度が高くなっています。（図 2-3）

「まちづくりの視点」の優先度について		
1.人と人が交流し、支え合い、みんなでまちづくりを担っている【連携・自立】	4,078	54.5%
2.便利で快適な生活環境に囲まれ、やすらぎとのおいを感じられる【快適】	5,318	71.1%
3.まちが元気でにぎわいがあり、活力に満ちている【活力】	3,695	49.4%
4.安全で不安を感じることなく、暮らしている【安心・安全】	6,550	87.6%
5.未来につながる人づくり・まちづくりに取り組んでいる【育み】	4,300	57.5%
6.まちに個性と魅力があふれ、人の心をひきつけている【魅力】	2,325	31.1%
7.一人ひとりが輝き、充実した毎日を過ごしている【いきいき】	3,195	42.7%
8.互いの立場を尊重し、信頼関係が築かれている【信頼】	3,901	52.2%
無回答	320	4.3%

出典：中期戦略ビジョン市民アンケート（平成 21 年）

図 2-3 名古屋市中期戦略ビジョン市民アンケートにおける「まちづくりの視点」の優先度

地域コミュニティの希薄化

町内会への加入者は年々減少しており、とくに都市部ではコミュニティの希薄化が顕著にみられます。（図 2-4）

一方、NPOや市民団体への参加など、社会参加に対する関心が高くなってきており、個人単位の活動でなく、地域を越えた共通の目的による横のつながりが拡大しています。（図 2-5）

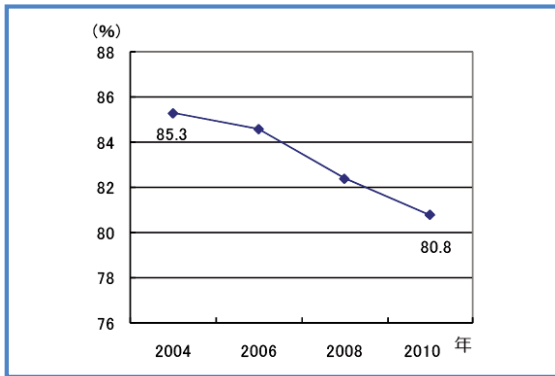


図 2-4 市内の町内会加入率

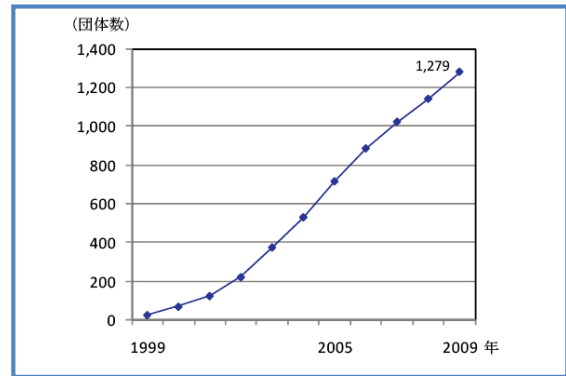
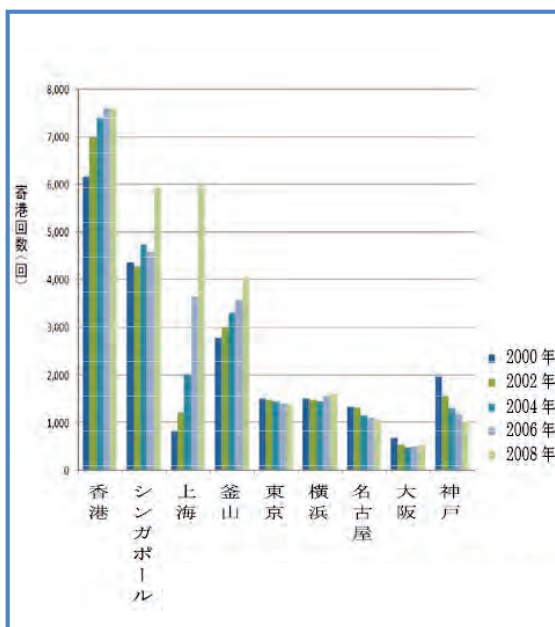


図 2-5 愛知県における NPO 認証数の推移

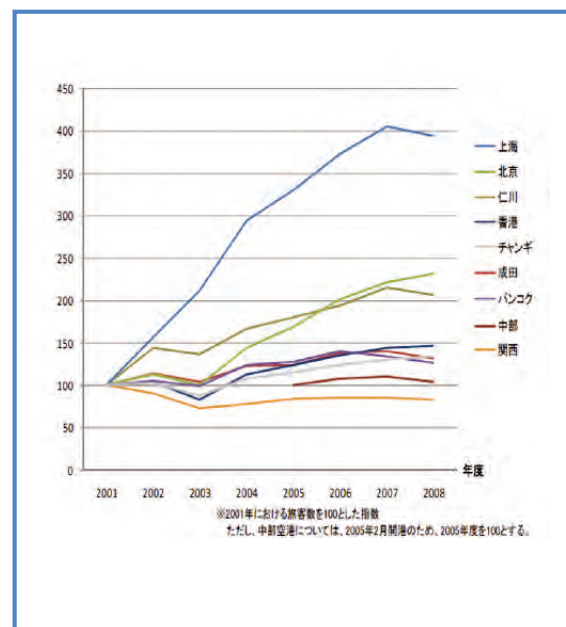
都市間競争の激化

社会や経済、人やモノのグローバル化が急速に進む中で、世界中の動きが活発になり、様々な分野で国際的な都市間競争が激しくなっています。（図 2-6、7）



出典：Lloyd's データより国土技術政策総合研究所作成

図 2-6 欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移



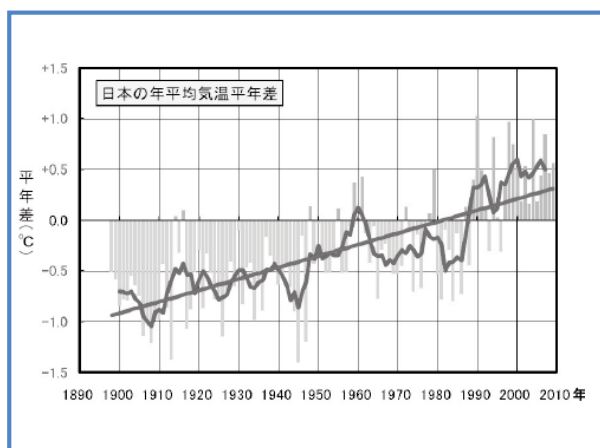
出典：国土交通省 成長戦略策定会議 参考資料

図 2-7 アジアの主要空港における旅客数の推移

地球環境問題の深刻化

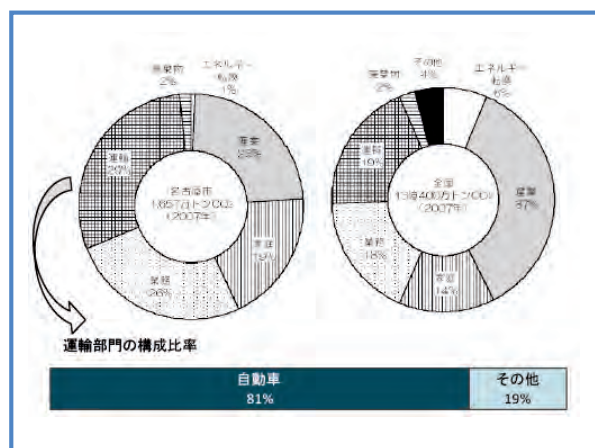
気候変動の進行により、記録的な猛暑をはじめ、寒波や干ばつ、集中豪雨など、異常気象の頻度が増加する可能性が非常に高いといわれています。また一方で、化石燃料の枯渇が懸念され、エネルギーの転換を進めていく必要があります。交通をはじめとするまちづくり全体で低炭素化を目指すことが重要です。（図 2-8）

名古屋市は、政令市で比較すると駅密度が比較的高いにもかかわらず、運輸部門の二酸化炭素排出量が多く、その中でも自動車からの排出が約8割を占めています。（図 2-9）



出典：気象庁「気候変動監視レポート 2009」

図 2-8 日本の年平均気温平年差

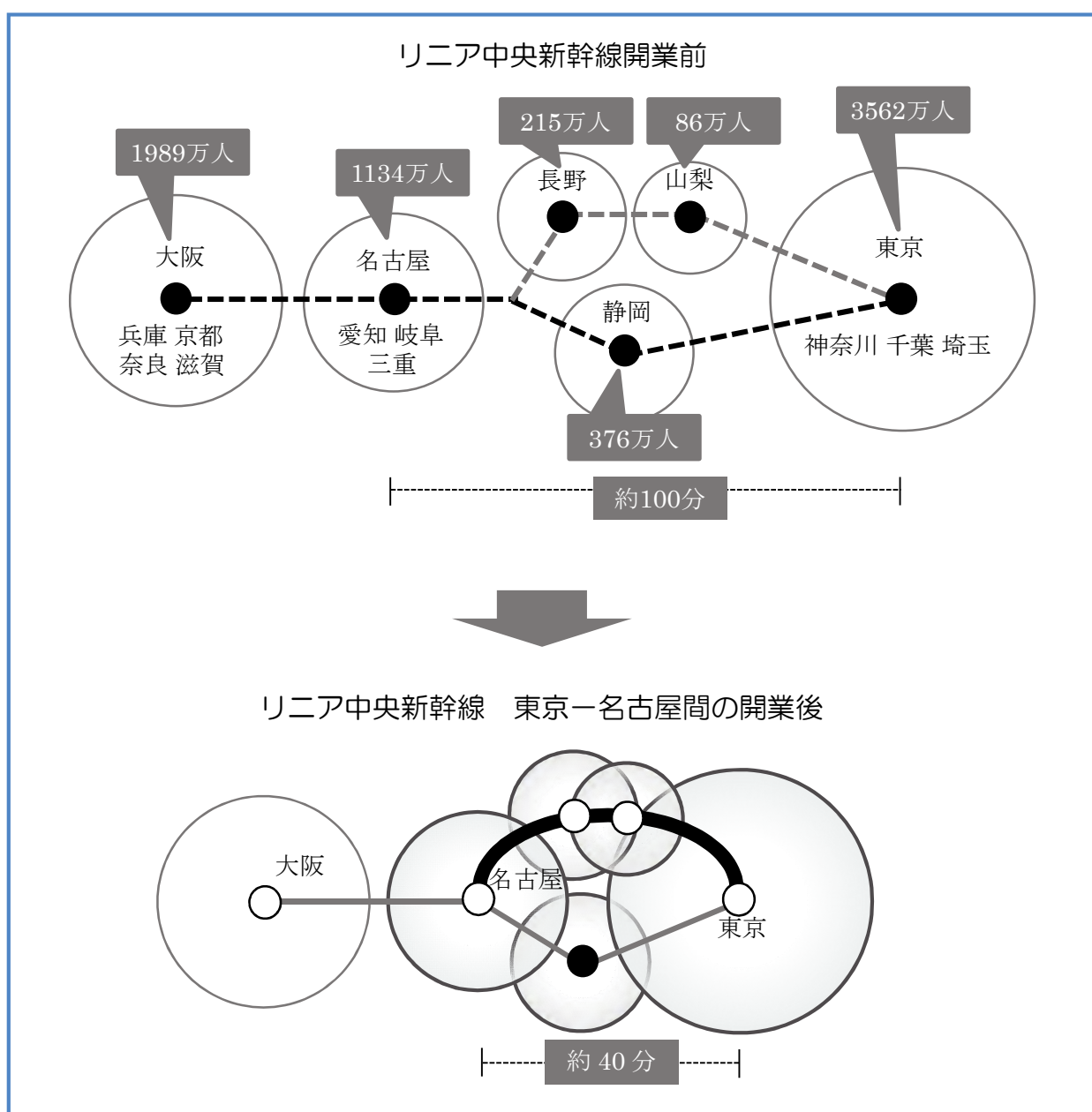


出典：2009年4月30日環境省報道発表資料より作成

図 2-9 名古屋市の二酸化炭素排出量の割合

リニア中央新幹線の開業

平成 39（2027）年度にリニア中央新幹線の東京－名古屋間の開業が予定されています。平成 57（2045）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。現在新幹線により約 100 分で結ばれている東京－名古屋間は、約 40 分で結ばれることになり、移動時間が大幅に短縮されます。このようなことから、首都圏の約 3,500 万人とあわせて、大きな新しい交流圏が形成されると考えられます。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ク現象の懸念があります。



出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会資料より名古屋市作成

図 2-10 大きな新しい交流圏のイメージ図

グローバル化の進展

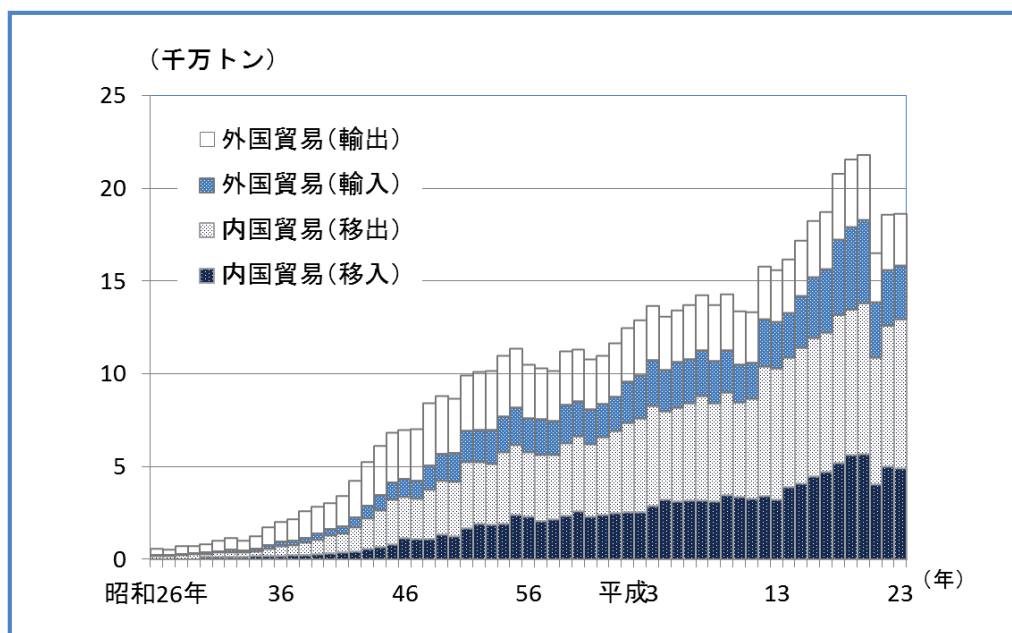
国家や地域の境界を越えて、地球規模で人、物、資金や情報の移動が拡大し、相互依存が深まるグローバル化が進展しています。

経済分野においては、国際的分業の進展、企業の海外進出や多国籍企業の展開がすすむ中で、一国における問題が世界に影響を及ぼすなど、その依存関係はより深まっています。さまざまな規制が緩和される中、国境を越えた都市間競争はさらに厳しいものとなっています。



出典：日本政府観光局「出国日本人数動向」 法務省「出入国管理統計」より名古屋市作成

図 2-11 訪日外国人旅行者数等の推移



出典：名古屋港管理組合「名古屋港統計年報」

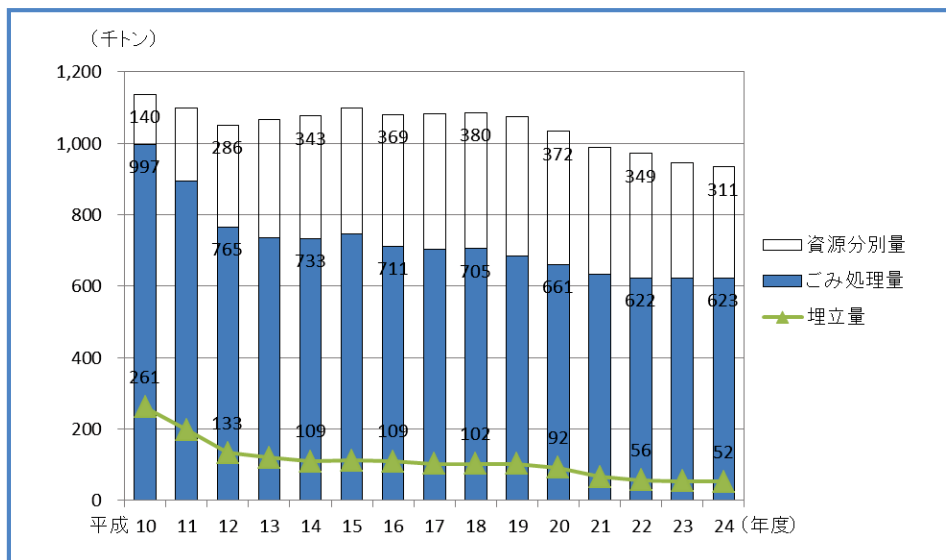
図 2-12 名古屋港取扱貨物量の推移

環境問題の多様化

市民活動や社会活動を通じて環境にさまざまな負荷を与えており、持続可能性の点からも懸念が生じています。

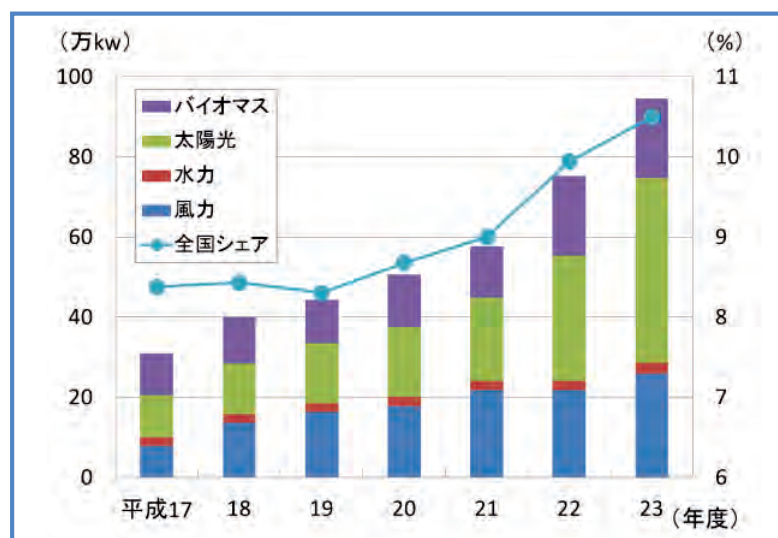
かつて深刻な状況にあった本市の大気や水質は全般的には改善傾向にあり、また処分場確保の困難から問題となったごみ処理量はピーク時の約6割となり、市民・事業者との取り組みにより一定の成果をあげてきました。

一方で都市化の進展や生活様式の変化などにより、緑地など身近な自然の減少、外来種による生態系への影響といった問題が生じています。大気中の二酸化炭素濃度は増加し、平均気温が上昇している中、本市は特にヒートアイランド現象により、その上昇幅が大きくなっています。また、東日本大震災以後、省エネルギーや再生可能エネルギーの重要性がさらに高まっています。



出典：名古屋市作成

図 2-13 本市におけるごみ処理量の推移



出典：資源エネルギー庁資料より名古屋市作成

図 2-14 中部地域における新エネルギーの導入状況の推移