

なごや新交通戦略推進プラン



平成23年9月
名古屋市

はじめに

本市は、成熟社会における少子高齢化の加速及び人口減少の進行並びに深刻化する地球環境問題への対応が求められています。

こういった時代における諸問題に対処し、本市の活力を維持向上していくためには、人々の交流を活性化することが必要となってきました。

また、交通の分野においては、地下鉄・自動車専用道路の延伸、ICカード乗車券の導入、自転車に対する関心の高まり、エコカーの普及など、新たな環境の変化も見られます。

このような状況を踏まえ、今後、より一層自動車利用の適正化を図り、公共交通、自転車、徒歩を中心とした交通体系を形成していくため、平成22年4月に名古屋市交通問題調査会へ「新たな交流社会を支える交通施策の推進について」諮問を行い、同年12月に「なごや新交通戦略」が答申されました。

本市では、この答申を踏まえながら、今後取り組むべき交通施策について検討を重ね、このたび、「なごや新交通戦略推進プラン」を策定いたしました。

このプランでは、「安心・安全で便利な交通」「環境にやさしい交通」「まちの賑わいを支える交通」という3つの目標を立て、その実現に向けたリーディング・プロジェクト「みちまちづくり」を掲げています。これは、道路空間をより安心・安全で便利な空間として利活用するとともに、環境にやさしい交通手段へ優先的に再配分し、まちの賑わいを支える交流空間として交通とまちのよりよい関係を築き上げていくものです。

今後、「なごや新交通戦略推進プラン」を着実に推進し、実現していくためには、行政だけの取り組みでなしえるものではなく、市民・民間事業者の皆様にも、それぞれの立場で積極的に取り組んでいただく必要があります。皆様のより一層のご理解、ご協力をお願いいたします。

なお、これまで熱心にご議論いただきました名古屋市交通問題調査会の委員の皆様をはじめ関係の皆様、貴重なご意見をお寄せいただきました市民の皆様に、心よりお礼申し上げます。



平成 23 年 9 月

名古屋市長 河村 たかし

目次

第1章 なごや新交通戦略推進プラン策定の必要性

1-1	時代の潮流	1
1-2	交通を取り巻く動向	3
1-3	名古屋の交通の現状	4
1-4	「なごや交通戦略」の成果	7
1-5	「なごや新交通戦略推進プラン」の必要性	8

第2章 なごや新交通戦略推進プラン

2-1	まちづくりと連携した総合交通体系	9
2-2	基本理念と目標設定	12
2-3	基本方針	15
2-4	基本方針に沿った施策の方向性	17
2-5	成果目標の設定	20
2-6	戦略的展開	23

第3章 リーディング・プロジェクトとパッケージ展開

3-1	リーディング・プロジェクト	25
3-2	「なごや新交通戦略」の展開	29

第4章 なごや新交通戦略推進プランの実現に向けて

4-1	なごや新交通戦略推進プランの今後の進め方	37
4-2	「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム	38
4-3	目標・基本方針・成果目標と交通施策の関係性	43
4-4	市民・交通事業者・行政の役割	45
4-5	施策展開のマネジメント	47

用語集	49
-----	----

資料編

1	「なごや新交通戦略推進プラン」策定の経緯	53
2	諮問書	54
3	答申書	55
4	パブリックコメントの概要	56
5	名古屋市交通問題調査会委員	57
6	名古屋市交通問題調査会条例	59

第1章 なごや新交通戦略推進プラン 策定の必要性

1-1 時代の潮流

(1) 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1-1)

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1-2)

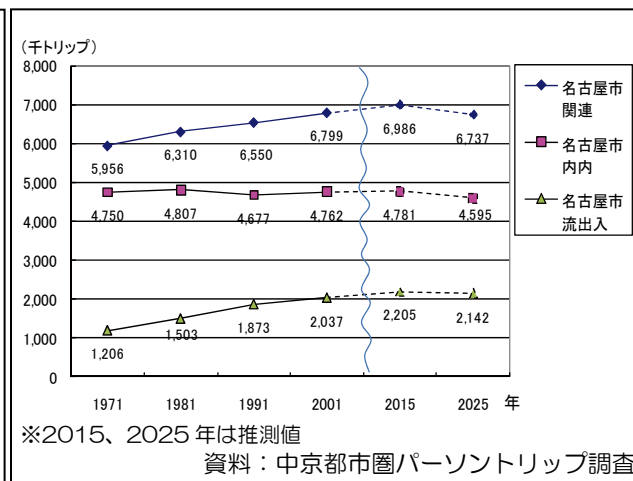
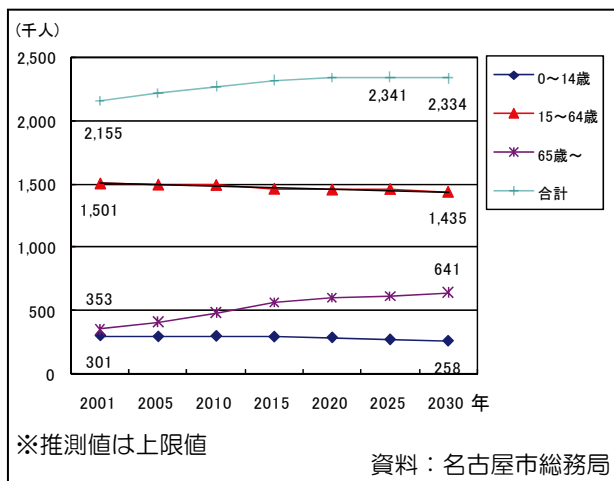


図 1-1 名古屋市の人口の推移

図 1-2 名古屋市関連トリップ数の推移

(2) 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、社会全体のあらゆる面で安心・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1-3)

「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%

資料：中期戦略ビジョン市民アンケート(平成 21 年)

図 1-3 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

(3) 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1-4)

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1-5)

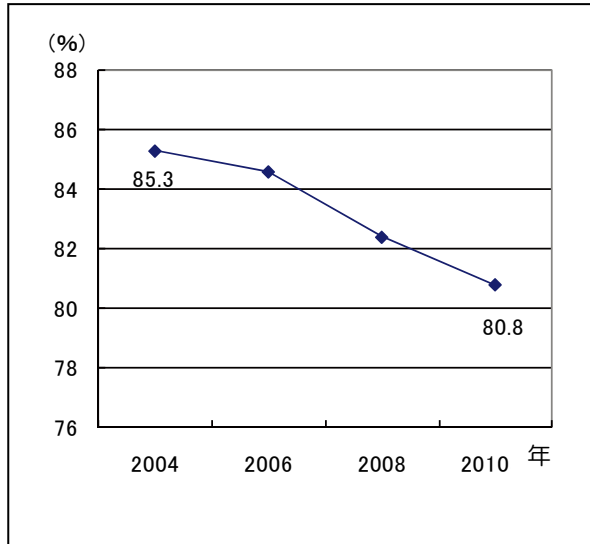


図1-4 市内の町内会加入率

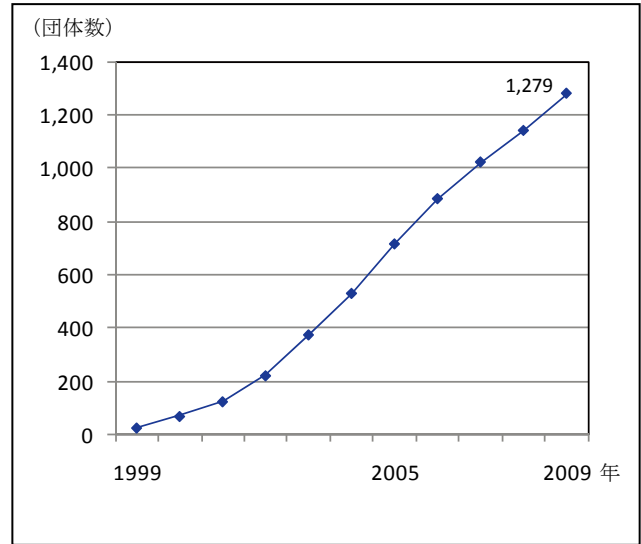


図1-5 愛知県におけるNPO認証数の推移

(4) 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1-6、1-7)

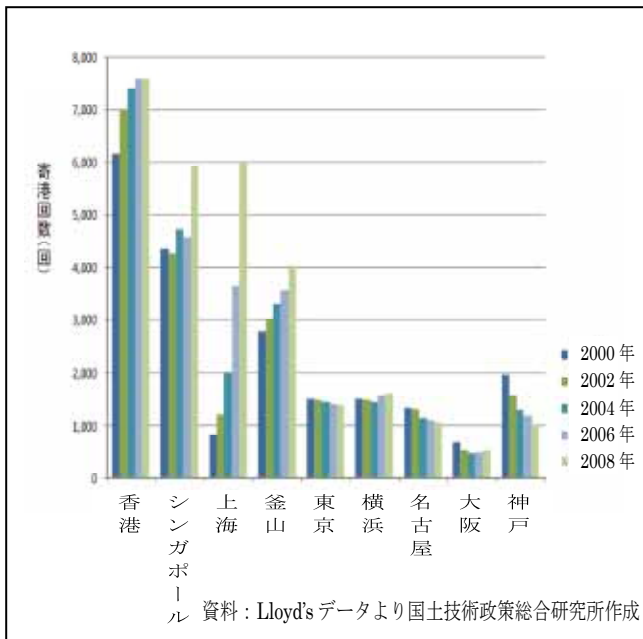


図1-6 欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移

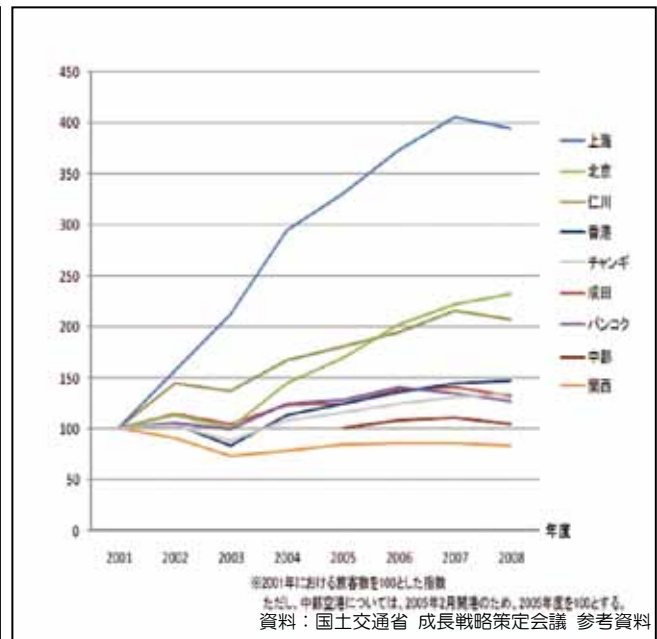


図1-7 アジアの主要空港における旅客数の推移

(5) 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、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 1-8)

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 1-9)

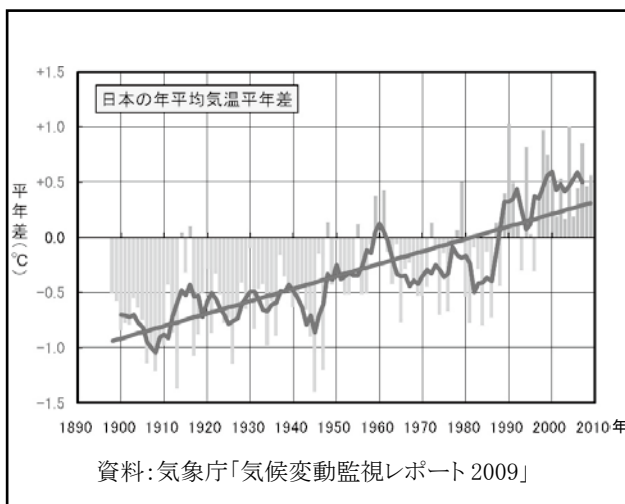


図 1-8 日本の年平均気温平年差

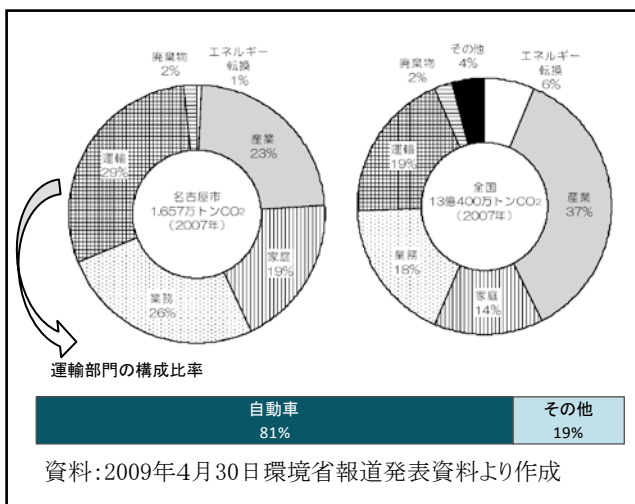


図 1-9 名古屋市の二酸化炭素排出量の割合

1-2 交通を取り巻く動向

交通分野における規制緩和などが進められ、交通事業者の参入と撤退が自由化されました。結果として民営のバスや鉄道の撤退に見られるように、全国的に地域の公共交通が大きな課題を抱えていることが明らかになり、名古屋市でも2002年以降民営の路線バスが約30路線廃止になるなどの影響がありました。

そうした中、国は地域の公共交通支援として、地域公共交通活性化・再生総合事業や地域公共交通確保維持改善事業による対応を進めています。

今後は制定が予定されている交通基本法の趣旨を踏まえ、交通に関する各種課題について考えていく必要があります。

1-3 名古屋の交通の現状

(1) 公共交通網

(ア) 鉄軌道網

市内の1日あたりの乗車人員は、新幹線を除いた鉄道及び軌道全体で約200万人であり、市民の通勤、通学、買い物などの日常生活を営む上で必要不可欠なものとなっています。(図1-11)

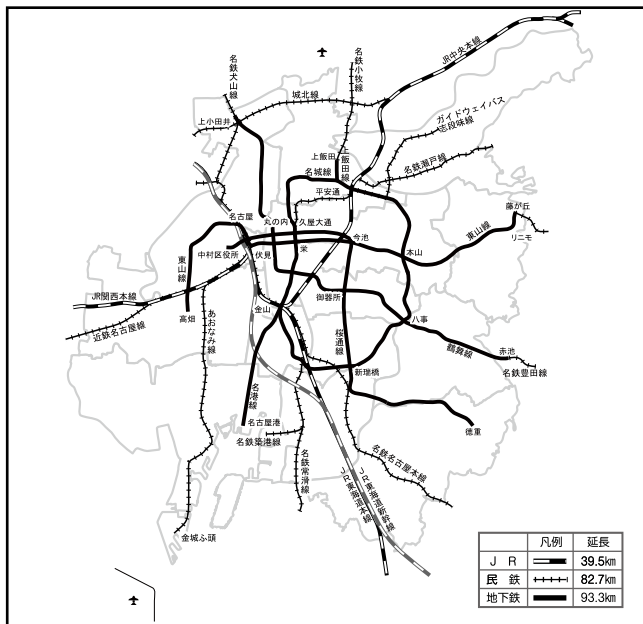


図1-10 鉄軌道の整備状況

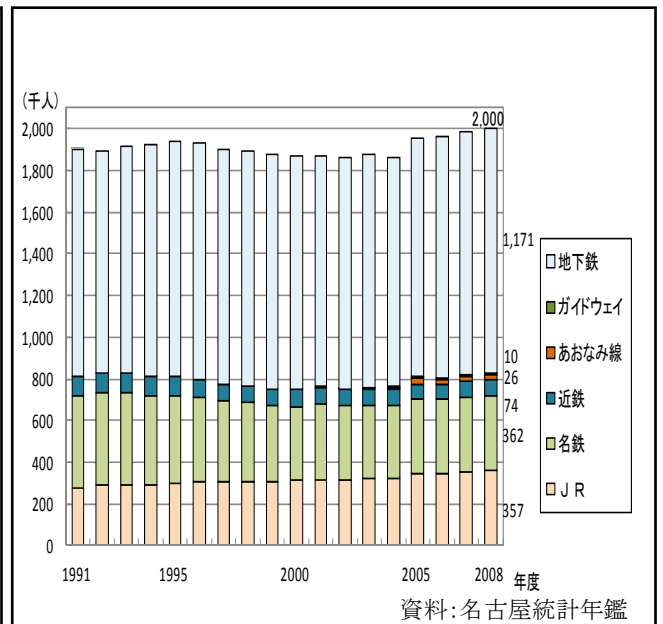


図1-11 市内の1日あたり鉄軌道乗車人員

(イ) バス路線網

市バス路線網は、鉄道網と一体となって市内をほぼ網羅しており、生活に密着した移動手段です。専用バスレーンによる基幹バスや、専用高架レーンと一般道の両方を走行するガイドウェイバスなど、先進的な交通システムも導入されています。(図1-12)

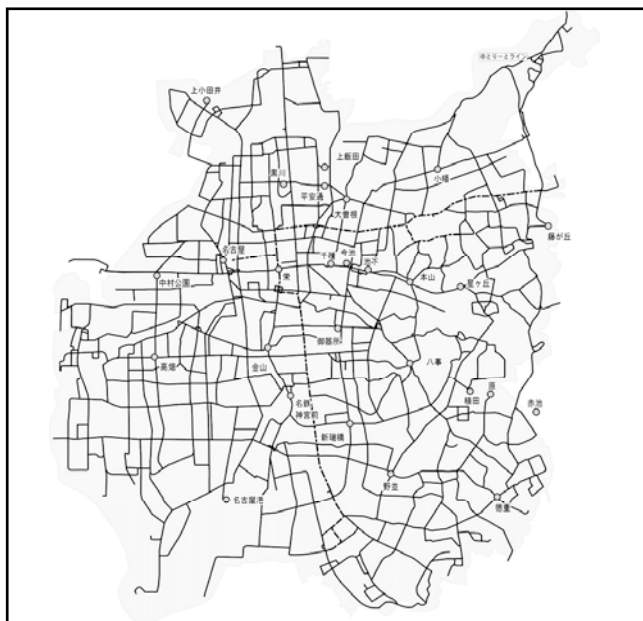


図1-12 名古屋市バス路線網

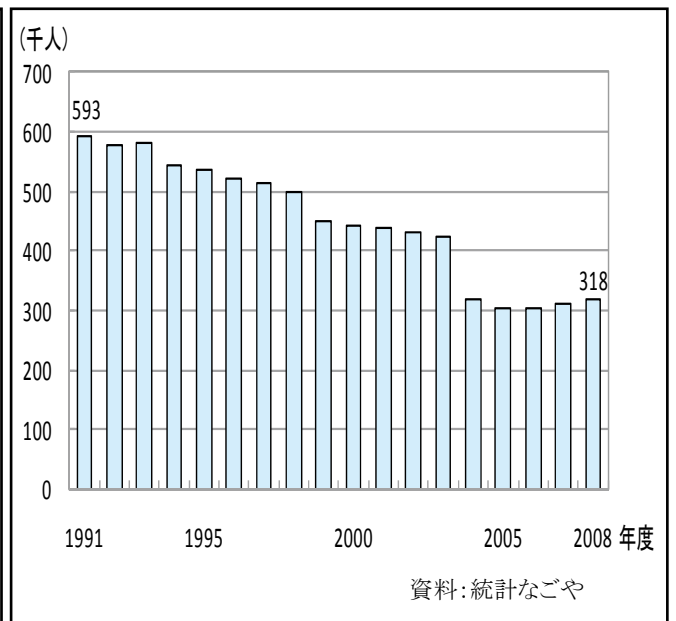


図1-13 1日あたりの市バス乗車人員

(2) 道路網

名古屋市内の自動車専用道路網は完成が近づいており、名古屋環状2号線の自動車専用部と名古屋高速道路が一体となり、長距離トリップを環状・放射方向に迂回分散させることで、平面道路の負担軽減を図っています。平面道路網も、幹線、補助幹線、区画道路を役割に応じた段階的に構成・配置した整備が進められています。

(図 1-14)

道路網の整備に伴い、名古屋高速道路の交通量は増加し、平面道路の交通量は減少しています。(図 1-15)

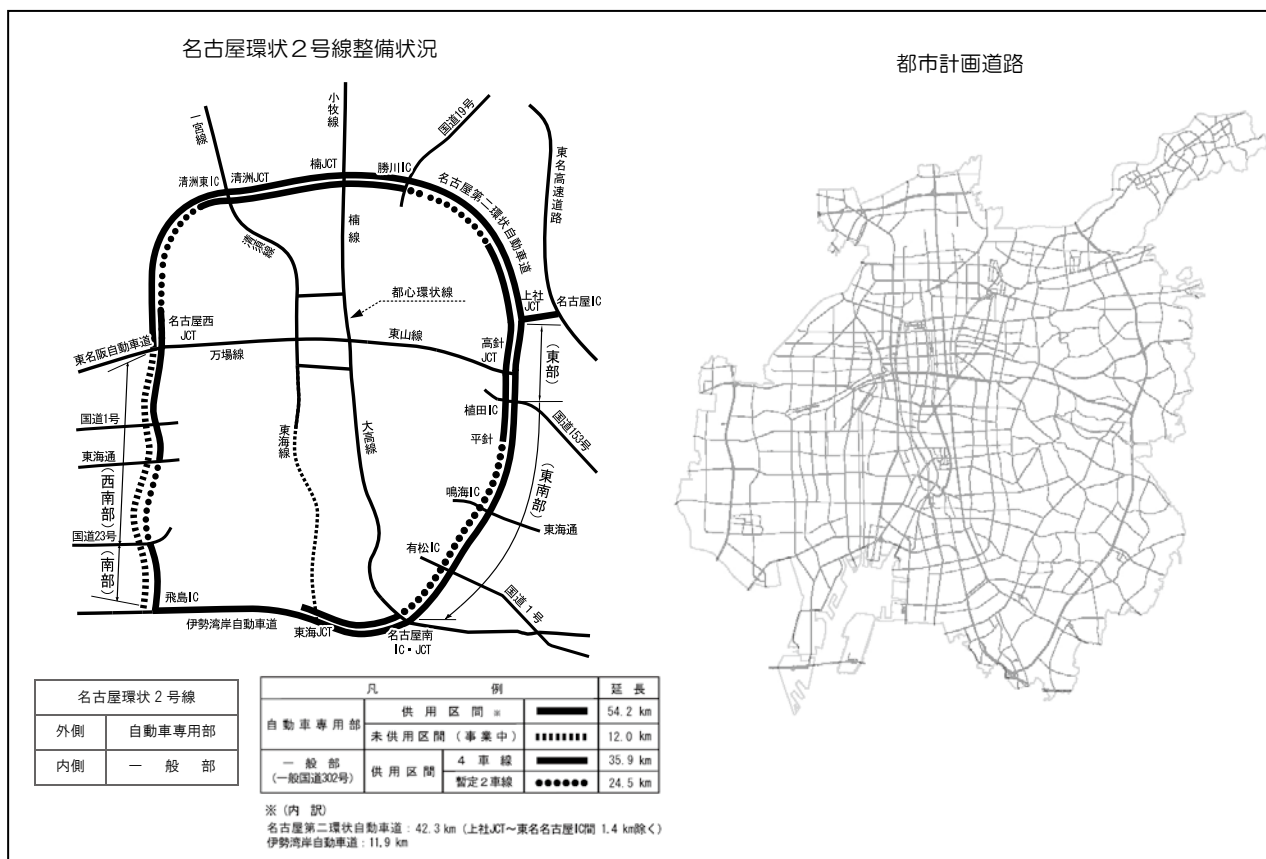


図 1-14 市内の道路網の状況

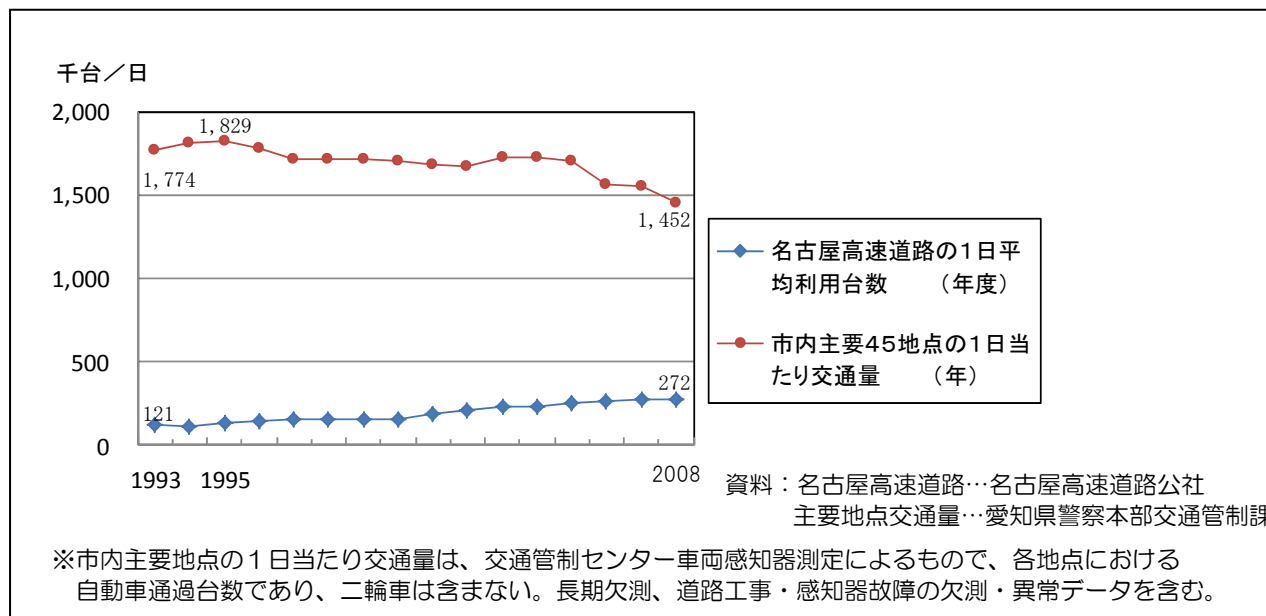


図 1-15 市内の自動車交通量の推移

(3) 代表交通手段割合

名古屋市における代表交通手段割合は東京都区部や大阪市と比べ、自動車利用は非常に高く、逆に公共交通（鉄道・バス）利用は低くなっていることから、名古屋市の交通手段割合は、自動車利用に依存した交通構造となっています。(図 1-16)

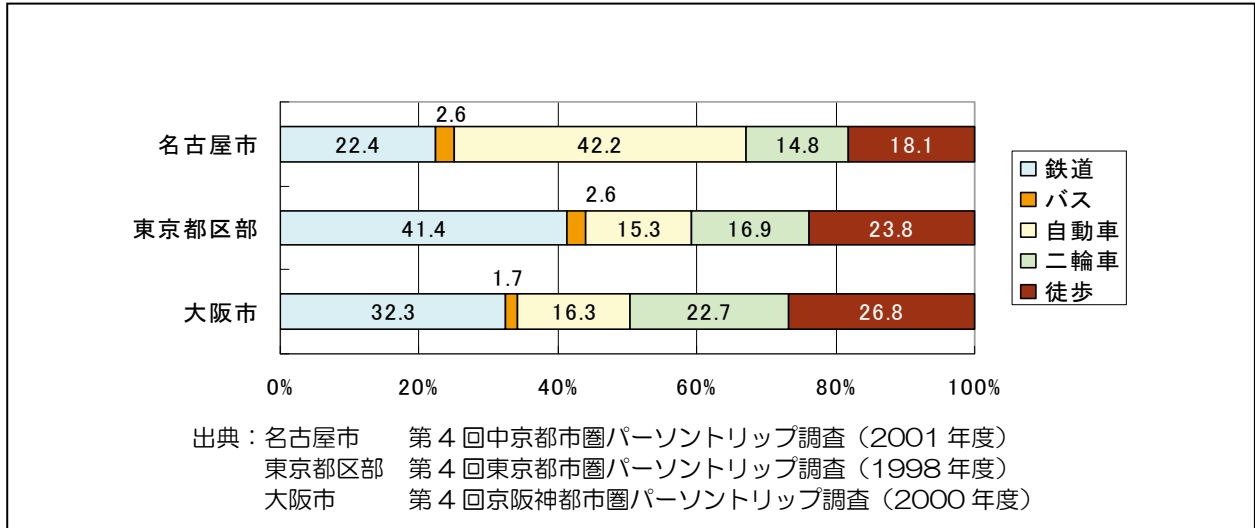


図 1-16 三大都市における代表交通手段割合

(4) 都心部の歩行者・自転車交通量

名古屋駅地区の歩行者交通量については、平日・休日とも横ばいの状況になっています。栄・大須地区については、名古屋駅地区に比べ休日の歩行者交通量が多いのが特徴で、2009年度は増加していますが全体的には減少傾向となっています。(図 1-17) 都心部の自転車交通量は全体的には平日・休日とも増加傾向となっています。(図 1-18)

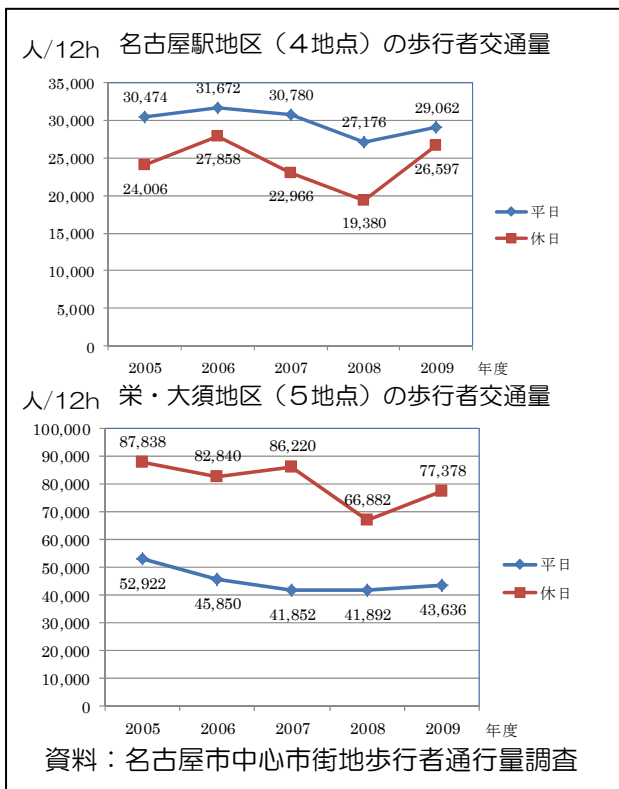


図 1-17 都心部の歩行者交通量の推移

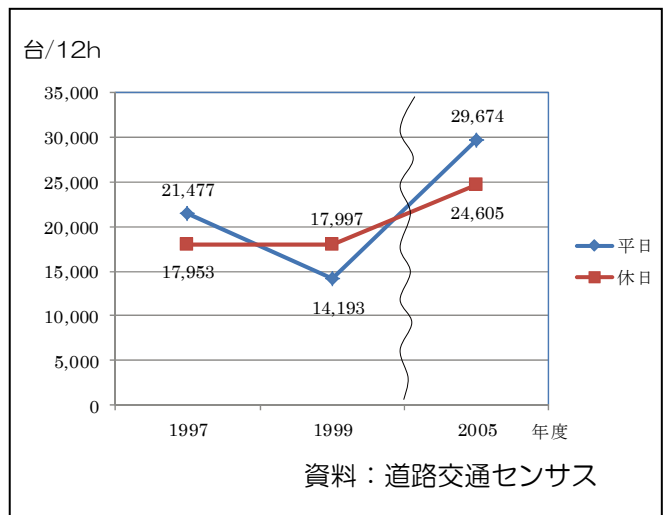


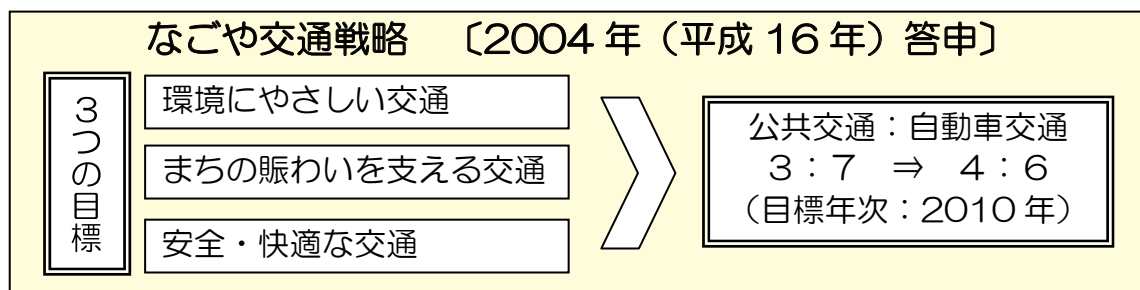
図 1-18 都心部の自転車交通量の推移

1-4 「なごや交通戦略」の成果

本市の交通に関する課題を解決するため、公共交通と自動車交通の割合をより適正なものにする必要があったことから、2004年（平成16年）に名古屋市交通問題調査会が「なごや交通戦略」を答申し、その中で設定された目標を達成するため、名古屋市及び交通事業者等による様々な施策が市民の協力を得ながら進められてきました。

その結果、2010年（平成22年）までに、公共交通と自動車の利用割合を「3：7」から「4：6」へとする目標に対し、2007年度に行った交通行動簡易調査での利用割合は「36：64」となりました。

これは施策の実施により成果が現れ、目標に近づく方向に進んだと評価できます。



各種交通施策等の実施により
目標に近づく方向に進んだ

公共交通：自動車交通の利用割合 = 36：64

1-5 「なごや新交通戦略推進プラン」の必要性

以下に示すように、交通を取り巻く新たな状況変化への対応といったことなどにより、今後の交通とまちづくりについて新たな計画の策定が必要となりました。

交通を取り巻く新たな状況変化への対応

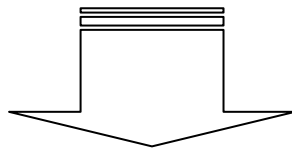
時代の潮流による社会情勢の変化などにより、交通に求められる市民の意識も多様化してきており、国においても、交通に対する考え方やその方向性を検討しています。また、技術の進展等による交通施策の新たな展開もみられます。

中期戦略ビジョンへの的確な対応

名古屋市では新たな総合計画である「名古屋市中期戦略ビジョン」を策定し、実現をめざすまちの姿を描いており、交通面からその実現を支えていくための新たな交通の戦略が必要となっています。

なごや新交通戦略の答申

より一層自動車利用の適正化を図り、徒歩、自転車、公共交通を中心とした交通体系をめざした「なごや新交通戦略」が、2010年（平成22年）12月に名古屋市交通問題調査会から答申されました。本市としては、その答申をふまえ、将来に向けた交通施策を推進していくための指針となる『なごや新交通戦略推進プラン』を策定する必要があります。



なごや新交通戦略推進プランの策定

第2章 なごや新交通戦略推進プラン

2-1 まちづくりと連携した総合交通体系

(1) 中期戦略ビジョンとの関係性と位置づけ

本市では、名古屋市基本構想のもと、長期的な展望を持ちつつ、新しい時代の流れに対応した市政の基本的な方向性を示す新たな総合計画として、概ね10年先の将来を見据え、2012年度（平成24年度）までを計画期間とする「名古屋市中期戦略ビジョン」を策定しました。

そこで、この「なごや新交通戦略推進プラン」を、中期戦略ビジョンの実現を交通面から支える個別計画のひとつとして位置づけるとともに、その他交通分野に関連する各種計画との整合を図ります。（図2-1）

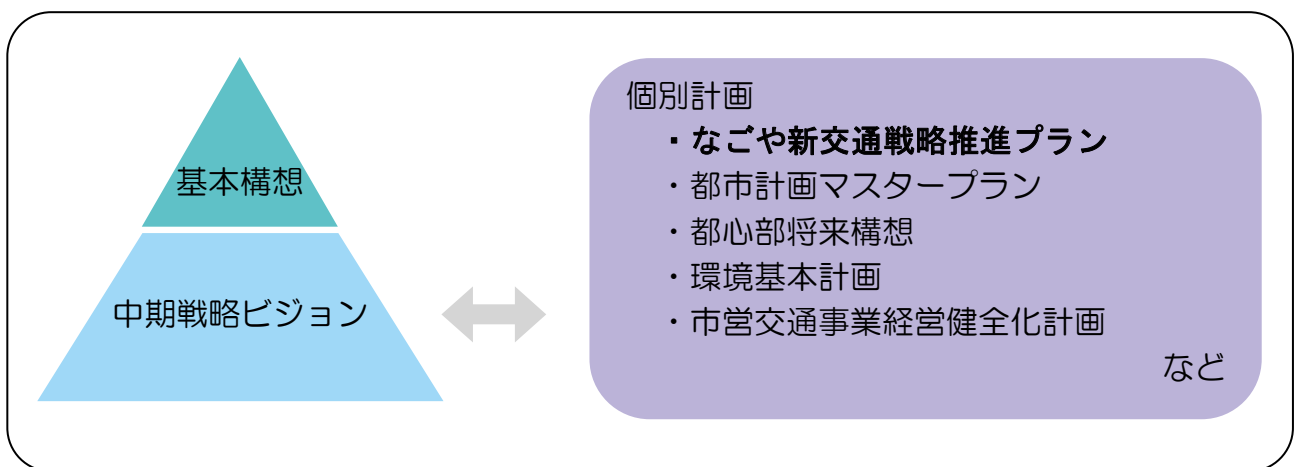


図 2-1 計画体系図

中期戦略ビジョン 5つのまちの姿

- 1 人が支えあい、信頼される行政運営が行われているまち（施策1～施策6）
- 2 人を育み、人権が尊重されているまち（施策7～施策14）
- 3 安全で安心して暮らせるまち（施策15～施策26）
- 4 個性と魅力があふれ、活発に交流するまち（施策27～施策35）
- 5 便利で快適な生活環境に囲まれ、うるおいが感じられるまち（施策36～施策45）

45の施策のうち 交通に関連する主な施策

<p>施策22 犯罪や交通事故の少ないまちをつくります （施策の展開）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 犯罪が起これにくいまちづくり 2 交通事故の少ないまちづくり
<p>施策30 活気に満ちた都心や拠点を形成します （施策の展開）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 にぎわいのある都心づくり 2 交通結節点などを中心とした地域の活性化 3 商店街の活動支援
<p>施策32 世界の主要都市として、拠点機能・交流機能を高めます （施策の展開）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 主要都市にふさわしい都市機能の集積 2 文化・観光拠点の魅力向上 3 国際・広域交通ネットワークの早期形成・強化
<p>施策36 バリアフリーのまちづくりをすすめます （施策の展開）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 施設や道路のバリアフリー化の推進 2 公共交通機関のバリアフリー化の推進 3 意識のバリアフリーの推進
<p>施策37 地球環境を保全する取り組みを行います （施策の展開）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 低炭素社会の実現 2 生物多様性保全に向けた取り組み 3 COP10の成功
<p>施策43 良好な都市基盤が整った生活しやすい市街地を形成します （施策の展開）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 市街地の整備・再生 2 土地利用等の規制・誘導 3 自動車交通の円滑化
<p>施策44 公共交通を中心としたまちづくりをすすめます （施策の展開）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 交通施策とまちづくりとの連携 2 公共交通の利便性向上 3 交通エコライフの推進
<p>施策45 歩行者や自転車に配慮した安全で快適な道路環境を確保します （施策の展開）</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 安心して歩ける歩道づくり 2 自転車走行空間の整備 3 新たな自転車利用システムの確立

(2) まちづくりと交通の連携の必要性

名古屋大都市圏の発展のためには、都市圏が一体となり都市圏内外の交流を促進することが重要であり、名古屋市都心域や港などの拠点における都市機能の強化をはかるとともに、都市圏内の各都市が求心力や拠点性を高めつつ連携を強化していく都市圏構造の実現が必要です。

そのため、都市圏内の各都市は、拠点となる地区に各種都市機能の適切な集積を図り、あわせて、鉄道・道路などの交通ネットワークを活用して、広域拠点や各都市の拠点間の連携を強化する必要があります。(図2-2)

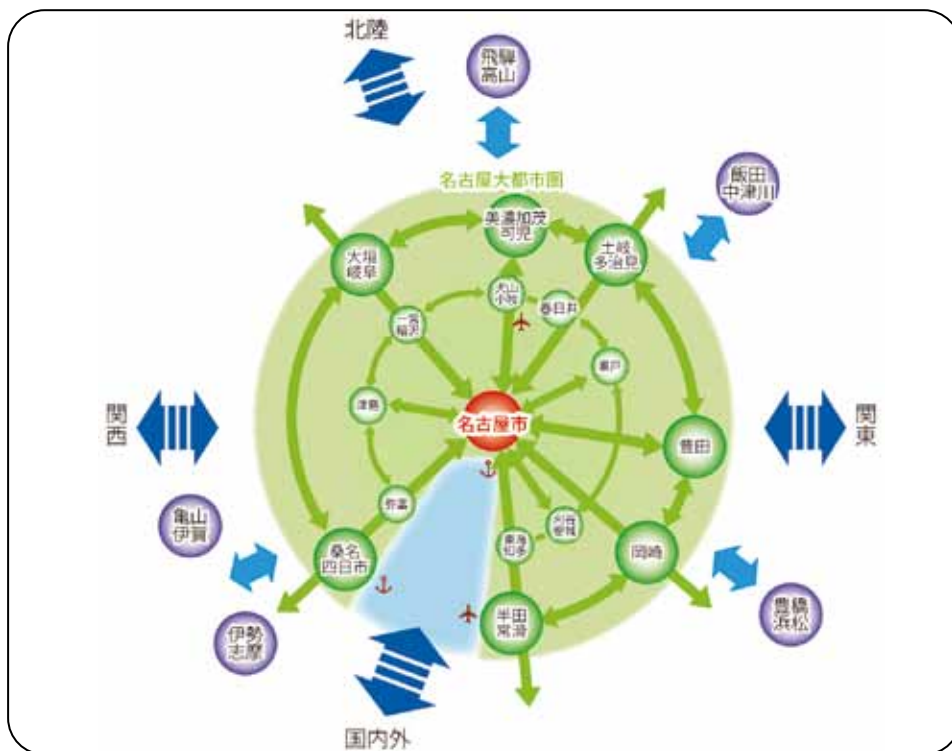


図2-2 名古屋市から見た広域交通ネットワーク概念図

名古屋大都市圏の中核都市である本市においても、交流を促進するため、また、少子高齢化や地球環境問題に対応し、都市の効率的な維持管理が可能となるよう、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携されている都市構造を実現することが求められます。

そのためには、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域において、都市機能の集積に合せて、安全・快適に移動できる交通環境を整備するとともに、都市と地域間の連携を図るための交通ネットワークの整備が必要です。

このように、都市構造と交通は密接不可分な関係にあり、まちづくりと連携した総合交通体系の形成が必要となります。

2-2 基本理念と目標設定

(1) 基本理念

総合計画である「中期戦略ビジョン」の実現を交通面から支え、今後の成熟社会において市民の交流を活性化させるため、基本理念を次のように掲げます。

基本理念

新たな交流社会を見据えて、“安心・安全な”“環境にやさしい”
“賑わいのある”まちの創造のために、まちづくりと連携した総合交通体系の形成をめざします。

(2) 目標の設定

「なごや新交通戦略推進プラン」の目標については、時代の潮流の変化に的確に対応し、「中期戦略ビジョン」で示された方向性との整合を図り、また2004年の名古屋市交通問題調査会答申「なごや交通戦略」の目標を基本的に継承すべき、との考え方に基づき、次の3つの目標を設定します。

3つの目標

安心・安全で便利な交通

環境にやさしい交通

まちの賑わいを支える交通

(3) 目標年次

2020年度（平成32年度）とします。

(4) 求められる交通のあり方

3つの目標それぞれについて求められる交通のあり方は、以下の通りであると考えられます。

安心・安全で便利な交通

少子高齢化が進展しつつあり、今後、団塊世代が高齢世代に入ることにより急速な高齢化が見込まれます。

高齢者を含めたあらゆる人の積極的な社会参加・活動を促すため、安心して安全に利用でき、かつ誰にとっても便利な移動手段を提供していかなければなりません。特に、乗降客数の多いターミナル駅や都心部における移動経路については、より利便性、安全性の高い交通環境整備が求められます。

そのため、人にやさしい視点を持った総合的かつ一体的な交通施設の整備や、生活利便施設へのアクセシビリティの確保、公共交通機関を利用しづらい地域や市民に対する移動手段の確保などが求められます。

市民の安心・安全に対する不安や危機感が増大し、社会全体のあらゆる面においてその対応ニーズが高まっています。

こうした中、本市における交通事故による死傷者数の顕著な減少は見られず、依然として多いことを鑑みると、交通安全の確保は安心で安全なまちの実現を図っていくための重要な要素です。したがって、今後はこれまで以上に、歩行者、自転車、公共交通などが安全に利用できる環境整備が求められるほか、交通ルールやマナーの向上などソフト的な対策も重要です。

また、防災的な見地から近い将来発生が想定されている東海地震などの災害に対する交通施設の整備が必要です。さらに、東日本大震災の発生をふまえ、これまでの考え方を見直す必要があります。

環境にやさしい交通

地球環境問題の深刻化が懸念され、その一因である二酸化炭素の排出量抑制が大きな課題となっています。

名古屋市では、運輸部門の二酸化炭素排出量が他都市に比べて高い状況にあり、これを削減することが喫緊の課題であるとともに、自動車交通に伴う大気汚染や騒音問題も解決していかなければなりません。

したがって、公共交通利用を中心としたまちづくりを進めるため、自動車から公共交通、自転車、徒歩への利用転換が必要です。

この中でも特に自転車については、健康志向の高まりや、環境にやさしい手軽な乗り物として利用の増加が見込まれます。また、コミュニティサイクルは交通手段の共有化であり、公共交通サービスとしての役割も求められます。

さらに、公共交通が、より便利で魅力的なものとなるよう、利用者の視点に立った交通施設の整備改善が求められます。

環境にやさしいライフスタイルを浸透させるためには、市民と行政の役割分担・協力が不可欠です。

行政は市民にわかりやすい広報、効果的な意識啓発に継続的に取り組む必要があります。

一方、市民一人ひとりが地球温暖化問題を自分のこととして捉え、くるまのかしこい使い方や公共交通の積極的な利用などの環境にやさしい行動を実践していくことが大切です。

まちの賑わいを支える交通

人口の減少やコミュニティの希薄化、単身者の増加等の一方で、職場以外での活動の拡大など、ライフスタイルの多様化が見込まれるため、個人の生活の充実や社会貢献の場づくりなどが求められています。

特に、都心部は市民の交流の拠点となることから、道路空間の使い方を見直し、地域の特性に応じた多様な活用方法を検討し、交流と憩いの場づくりや都心の回遊性を高め、歩いて楽しい空間づくりが求められています。

都市の中の様々な場面で、市民のつながりが拡大する交流社会に向けて、都市の中にふれあいや交流の場を設け、賑わいや活気のあるまちづくりを進めていく必要があります。

都心部への過度な自動車流入を抑制する取り組みを引き続き進め、都心部の一定の条件を満たす道路において、一般車両の流入制限などを行い、道路を自動車占有状況から歩行者、自転車、公共交通へ開放するなど、道路空間をより快適で、より魅力あるものにし、都心の活力や魅力を高めていく取り組みが求められます。

また、物流は、市民・企業が様々な活動を行うために必要不可欠な社会経済活動です。都市の活力と都市機能を維持するためにも、円滑な物資輸送の確保が必要です。

2-3 基本方針

(1) 交通基盤整備の基本的な考え方

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する都市計画道路は、名古屋の都市交通を支える基盤として、着実に整備が進められてきました。

今後の交通基盤整備の基本的な考え方は、以下のとおりです。

(ア) 鉄軌道

鉄軌道については、1992年の運輸政策審議会答申第12号にA路線（2008年までに整備することが適当である路線）として位置づけられているもののうち、未整備となっている路線は2路線あります。

しかしながら、地下鉄はすでに多くの市民に利用されており、時代の潮流に鑑みると、今後、新線整備を進めた場合、利便性は高まるものの、交通ネットワークが強化されて利用者が分散化されるなど、新たな利用者は多く見込めないため、本市交通局は現在以上に厳しい経営状況に陥ることが懸念されます。

したがって、地下鉄新線整備を検討するにあたっては、今後の人口減少社会を見据えた長期的な都市経営の視点に立ち、既設路線の運営に支障をきたすことのないよう、社会経済情勢や輸送需要の動向、採算性などについて慎重に見極める必要があります。

その他、公共交通サービスとして地域の特性を活かしつつ、まちづくりと連携した新たな交通システムの導入などについては、調査研究をしていく必要があります。

(イ) 道路

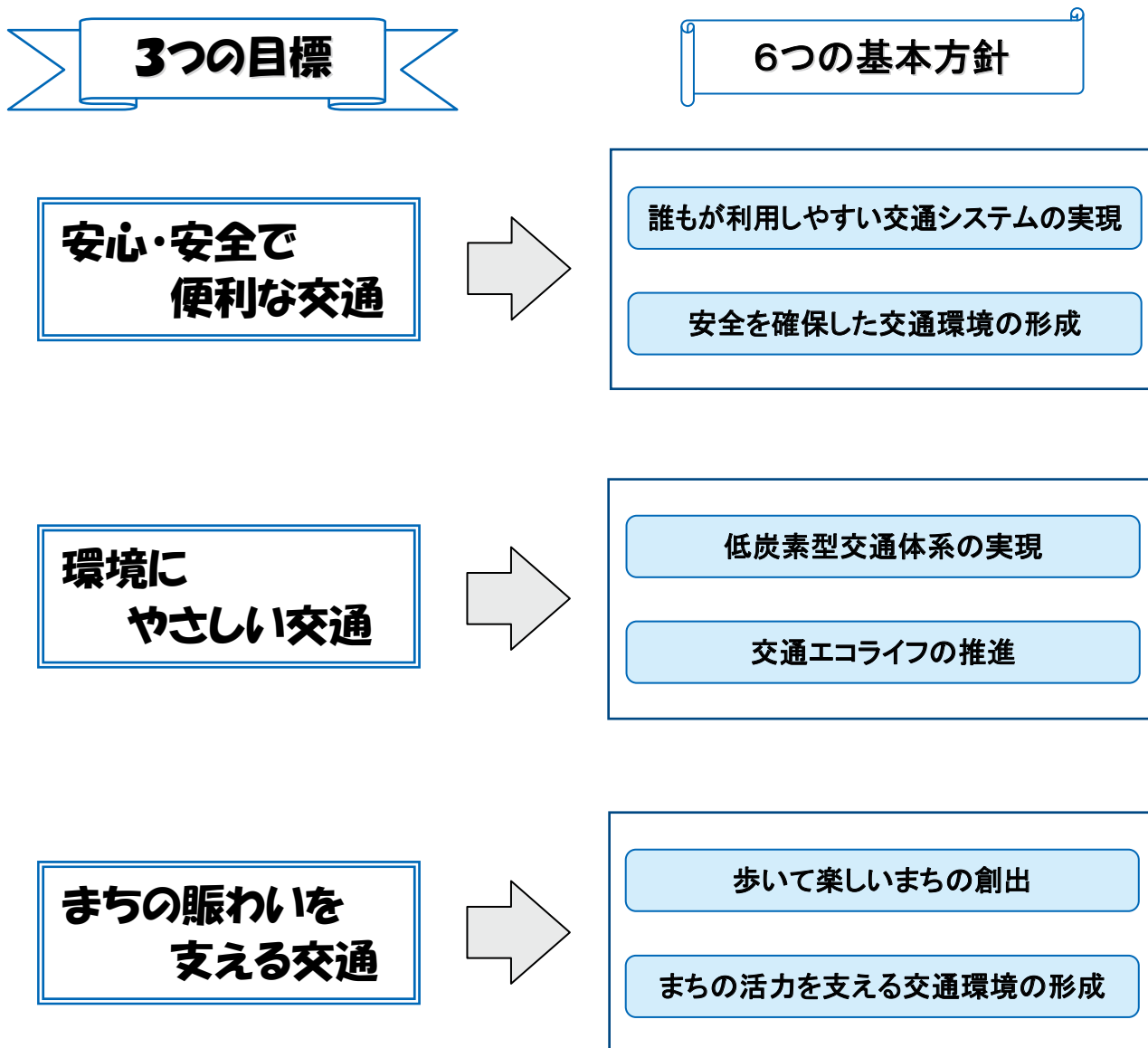
都市計画道路は、広域的な道路網との整合性はもとより、土地利用や他の都市施設との十分な連携のもとに配置し、都市計画決定しています。

その整備については、都市間の交流・連携や円滑な物流を支える高速道路ネットワークとなる名古屋第二環状自動車道や名古屋高速道路などの自動車専用道路の早期完成をめざす必要があります。

また、今後も本市が整備する必要があると方向づけられた未着手道路については、「都市計画道路整備プログラム」に基づき実施し、整備実施にあたっては十分に地元協議を行いながら推進を図っていく必要があります。

(2) 基本方針の設定

3つ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ます。この方針に即した各種交通施策を総合的に推進することで、3つの目標を達成し、基本理念の実現をめざします。



2-4 基本方針に沿った施策の方向性

6つの基本方針に沿った交通施策の方向性について以下に示します。

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

- 誰もが安心して公共交通サービスを利用できる環境をつくるため、バリアフリーの視点に立った公共交通機関の利便性、安全性を向上させる取り組みを行います。特に、乗降客数の多いターミナル駅や都心部における移動経路については、さらなる取り組みに努めます。
- 現状の公共交通のサービス水準を維持しつつ、公共交通を利用しやすい環境をつくるため、より利便性の高いサービスを提供するよう努めます。
- 公共交通機関を利用しづらい地域や市民のため、より柔軟な交通サービスや、それらを含めた公共交通機関全体の利用を支援する制度についての調査・研究を行います。

安全を確保した交通環境の形成

- あらゆる人が円滑に移動できるようにするため、安全性に重点をおいた歩行者優先の道路整備など、安全に通行できる交通環境の形成に向けた取り組みを行います。
- 自転車などが安全に走行できるようにするため、専用走行空間の整備や、交通ルールやマナー向上のための取り組みを行います。
- 甚大な被害をもたらした東日本大震災や、近い将来発生が想定されている東海地震といった大規模災害、近年頻発する局地的ゲリラ豪雨などによる浸水被害や土砂災害の発生時に対応するため、災害時・緊急時における避難路や輸送路の確保が必要です。

環境にやさしい交通

低炭素型交通体系の実現

- 自動車から公共交通への利用転換を促すため、自動車より公共交通が魅力的で利用しやすくなる環境整備に向けた取り組みを行います。
- 環境にやさしく健康にも良い自転車利用者のため、走行空間整備や共同利用を進めるなど、安全、快適、手軽に自転車の利用ができる環境整備に向けた取り組みを行います。
- 誰もが利用しやすく快適な公共交通サービスを提供するため、交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上や、交通事業者間における共通利用サービスの活用などの取り組みを行います。

交通エコライフの推進

- 徒歩、自転車、公共交通による移動を促進するため、自動車利用を控える意識の啓発活動や交通エコライフに関する情報提供など、健康的で環境にやさしいライフスタイルの定着を図る取り組みを行います。
- 自動車依存型社会を見直すため、車を所有から共同利用へと転換する取り組みや、過度な車の利用を控えて公共交通を利用するなどくるまのかしこい使い方を普及・啓発していく取り組みを行います。
- 公共交通の利用をさらに推進するため、市民自らが地域の公共交通を見直すきっかけとなる取り組みや、公共交通利用ポイントなどの付与によるインセンティブの拡充など、利便性や経済的なお得感を実感できる施策の拡充に向けた取り組みを行います。

まちの賑わいを支える交通

歩いて楽しいまちの創出

- 賑わいのあるまちを創出するため、道路空間を利用して市民が楽しみながら活動を行うなど、道路空間の多様な利活用を推進する取り組みを行います。
- 歩いて楽しめる都心部にするため、歩行を支援するための短距離交通システムの検討や、乗っても見ても楽しめるような新たな路面交通システムについての調査・研究など、都心部の回遊性を向上させる取り組みの検討を行います。
- まちに安らぎと潤いを創出するため、広幅員道路を中心に樹冠の大きな街路樹によって緑で覆われた緑陰街路の形成や、花木や落葉樹など四季の移ろいを感じることができる沿道と一体となった緑の空間を整備するなど、市民の交流や憩いの場となる緑の空間を形成に向けた取り組みを行います。

まちの活力を支える交通環境の形成

- まちの活力を支えるため、駐車場の集約や配置を見直すなど、都心部へ流入する自動車を抑制するさまざまな取り組みの検討を行います。
- まちの活力や賑わいを創出するため、道路空間を自動車交通中心の使い方から徒歩、自転車、公共交通を中心とした空間へ再配分するなど、道路空間を有効に活用し、ゆとりある快適で魅力的な空間としての再整備をめざします。
- 都市の経済を支える物流面においても、環境問題への対応や交通環境の向上をめざすため、公共空間を有効に利活用するなど、円滑で効率的な物流システムの実現をめざします。

2-5 成果目標の設定

「なごや新交通戦略推進プラン」の基本理念の実現をめざし、3つの目標と6つの基本方針に沿って各種交通施策を展開していくためには、施策の実行状況や効果を適切に評価していく必要があります。このため、成果指標と数値目標からなる成果目標を掲げ、目標年次である2020年度まで進行管理を行っていきます。

成果指標の設定にあたっては、「市民にとってわかりやすい指標」、「3つの目標と6つの基本方針に対応した指標」、「進行管理が可能な指標」という視点を勘案し選定しました。

この成果指標に対応する現状値は、定期的、継続的にデータを収集します。なお、社会情勢の変化などに対応し、成果目標は必要に応じ、適宜見直しを行います。

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

成果指標①	地下鉄の可動式ホーム柵の設置駅数*			
指標の説明	安心して利用できる交通施設についての評価・検証			
現状値	2010年度	11駅		
数値目標	2015年度	45駅	2020年度	79駅
成果指標②	公共交通機関を便利で利用しやすいと思う人の割合			
指標の説明	誰もが利用しやすい公共交通の実現についての評価・検証			
現状値	2010年度	63%		
数値目標	2015年度	70%	2020年度	80%

※乗換駅は路線別に計上

安全を確保した交通環境の形成

成果指標③	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）			
指標の説明	歩行者と自転車の安全確保についての評価・検証			
現状値	2009年度	61km		
数値目標	2015年度	85km	2020年度	110km
成果指標④	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			
指標の説明	歩行者や自転車が安全に通行できる交通環境の形成についての評価・検証			
現状値	2010年度	32%		
数値目標	2015年度	45%	2020年度	55%

環境にやさしい交通

低炭素型交通体系の実現

成果指標⑤	市内の鉄道及び市バス1日あたり乗車人員合計			
指標の説明	公共交通機関の利用促進についての評価・検証			
現状値	2009年度	227万人		
数値目標	2015年度	234万人	2020年度	239万人
成果指標⑥	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			
指標の説明	健康にも環境にもやさしい徒歩、自転車、公共交通の利便性向上についての評価・検証			
現状値	2010年度	67%		
数値目標	2015年度	75%	2020年度	80%

交通エコライフの推進

成果指標⑦	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)			
指標の説明	自動車利用を控える意識の啓発活動などによる、自動車からの転換の促進についての評価・検証			
現状値	2009年度	147万台		
数値目標	2015年度	134万台	2020年度	127万台
成果指標⑧	環境にやさしい行動を意識して移動する人の割合			
指標の説明	交通エコライフの浸透についての評価・検証			
現状値	2010年度	55%		
数値目標	2015年度	65%	2020年度	75%

まちの賑わいを支える交通

歩いて楽しいまちの創出

成果指標⑨	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）			
指標の説明	都心部の回遊性向上についての評価・検証			
現状値	2009年度	54,602人		
数値目標	2015年度	61,000人	2020年度	63,000人
成果指標⑩	まちを歩いて楽しいと感じる人の割合			
指標の説明	交流や憩い空間形成についての評価・検証			
現状値	2010年度	47%		
数値目標	2015年度	60%	2020年度	70%

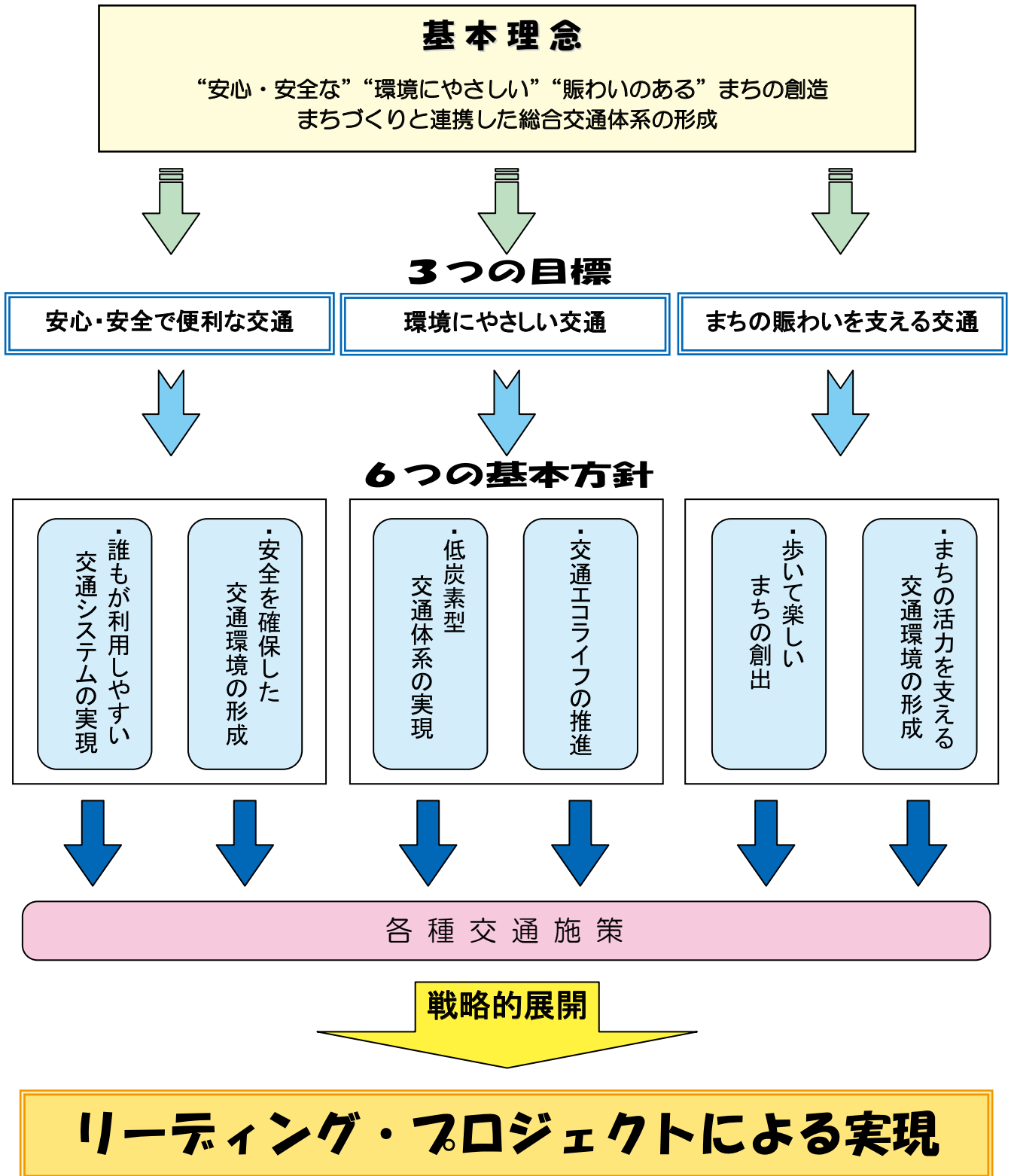
まちの活力を支える交通環境の形成

成果指標⑪	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			
指標の説明	みちまちづくり※の実現についての評価・検証			
現状値	2010年度	—		
数値目標	2020年度	1路線以上		
成果指標⑫	都心部を歩いていて活気があり賑わっていると感じる人の割合			
指標の説明	まちの活力向上についての評価・検証			
現状値	2010年度	56%		
数値目標	2015年度	65%	2020年度	75%

※「みちまちづくり」については第3章を参照

2-6 戦略的展開

「なごや新交通戦略推進プラン」の基本理念の実現をめざし、3つの目標と6つの基本方針に沿って各種交通施策を展開していく上においては、名古屋の特長をフルに利活用し、リーディング・プロジェクトを中心としたメリハリのある交通施策を、パッケージとして戦略的に展開することが効率的、効果的な手段です。



第3章 リーディング・プロジェクト とパッケージ展開

3-1 リーディング・プロジェクト

(1) なごやのまちと交通の特長

(ア) 区画整理事業によるまちづくり

名古屋市は戦前から戦後を通じ、主に土地区画整理事業などを中心とした面的な市街地整備により、まちの骨格を形成する道路網や公園等の都市基盤が全国有数の高い水準で整備され、良好な宅地が供給されています。(図3-1)

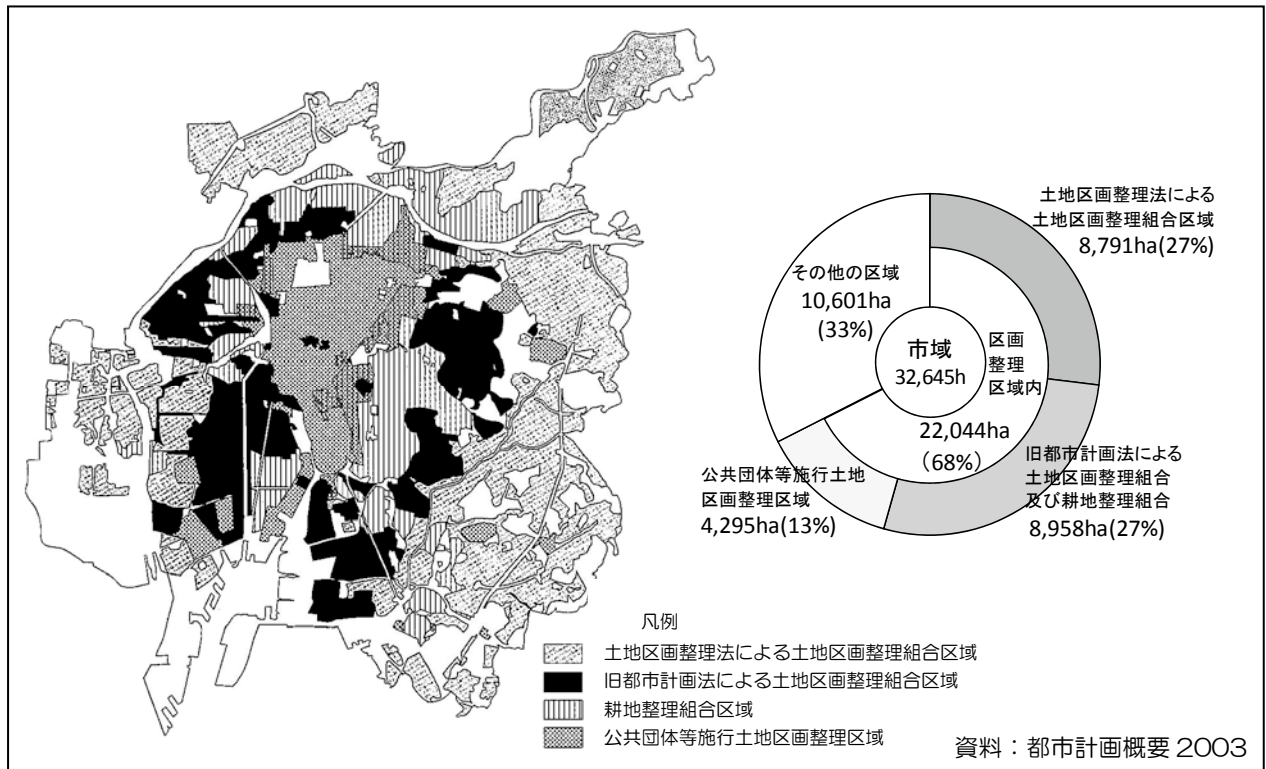


図3-1 土地区画整理手法による市街地の整備状況と施行面積

(イ) 交通基盤の3大都市比較

① 鉄道の高い整備水準

地下鉄をはじめ基幹バスやガイドウェイバスという他都市では見られない先進的な交通システムを導入し、公共交通機関の整備が積極的に進められてきました。

その結果、昼間人口あたりの鉄道延長は、東京や大阪を上回る高い水準に達しており、バス路線網と一体となって利便性の高い公共交通網が形成されています。(図3-2)

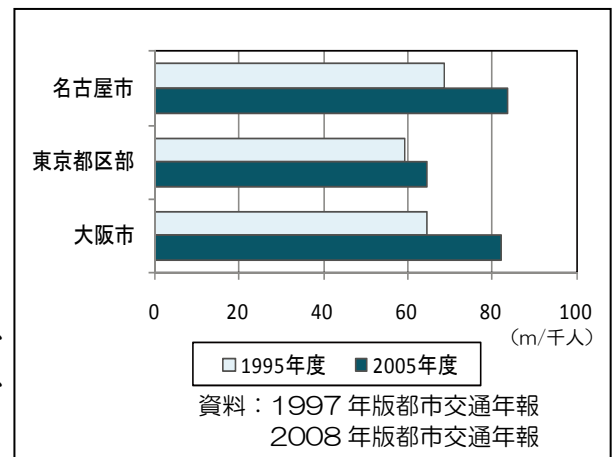


図3-2 3大都市の昼間人口千人あたり鉄道延長

②豊かな道路空間

名古屋第二環状自動車道や名古屋高速道路などの自動車専用道路が着実に整備されるとともに、平面街路も高い整備水準となっていることから、東京や大阪と比較しても豊かな道路空間が形成されています。(図3-3)

また、道路率も高く、とくに都心部である中区における道路と公園を併せた公共空間率は約40%を超える高い水準となっています。(図3-4)

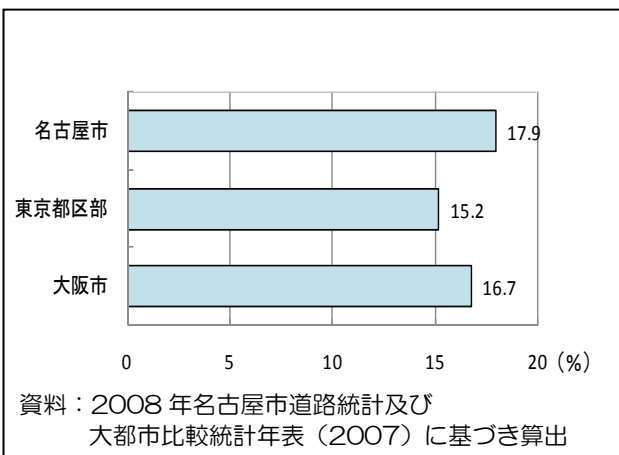


図3-3 3大都市の道路率

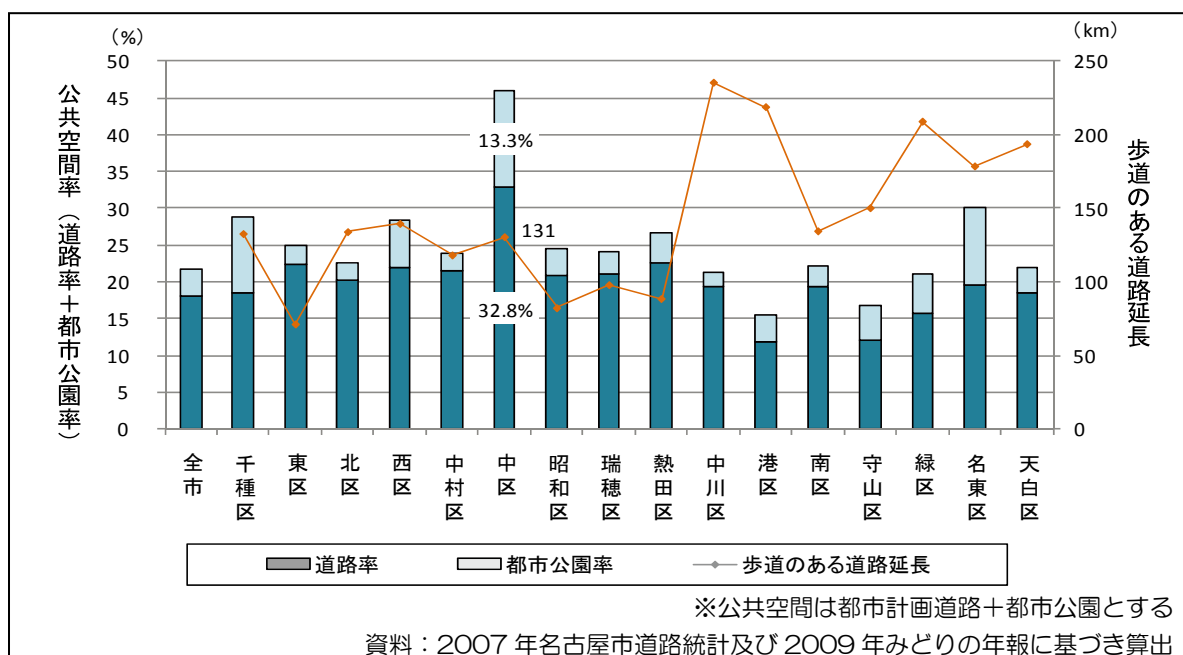


図3-4 行政区域別公共空間率と歩道のある道路延長

(ウ) 道路空間の利活用

日本の多くの都市にみられるように、これまでは自動車交通のために道路建設を行い、道幅を拡張し、車線を増やすなど、自動車利用を中心とした道路整備を行ってきました。

本市においても、全市平均の道路率は約18%と高い水準となっており、とくに都心部での道路率は極めて高く、交通の円滑化に資する反面、必要以上に自動車交通量の増加を招く結果となりました。

そこで、「なごや新交通戦略推進プラン」における施策の戦略的な展開にあたり、名古屋のまちの特長を十分に活かすことが必要と考え、これまでのストックに着目することにしました。特に道路空間は、3大都市と比較すると恵まれているということから、その道路空間をフルに利活用しながら交通施策を推進していくことが有効な手段であると考えます。

(2) 道路空間の見直し

自動車中心から人が主役へ

自動車に占有され自動車交通の処理機能に特化してきた道路利用から、その地域や地区の特徴を踏まえ、道路の使い方を抜本的に見直して、道路を「自動車中心の空間」から「人が主役の空間」へと取りもどすことが必要です。

そして、「交通需要追従型の時代」から「交通需要マネジメントの時代」へと方向転換するとともに、道路のあり方を見直すことにより、まちが有する地域課題を‘みち’という空間を通して解消する時期が到来していると考えられます。

(3) リーディング・プロジェクト「みちまちづくり」

ねらい ～賑わい空間の創出～

道路空間の利用方法を見直し、沿道の民間開発などとの一体性を図ることによって、市民が憩い交流する空間が生み出されます。

そして、まちを訪れる人が増え、好循環を生み出す連鎖反応を起こし、賑わいと活気をもたらされます。

道路空間をより安心・安全で便利な空間として利活用するとともに、環境にやさしい交通手段へ優先的に再配分し、まちの賑わいを支える交流空間として、交通とまちのより良い関係を築き上げることを主眼とした「みちまちづくり」を提唱します。

手段 ～自動車利用からの転換・道路空間の再配分～

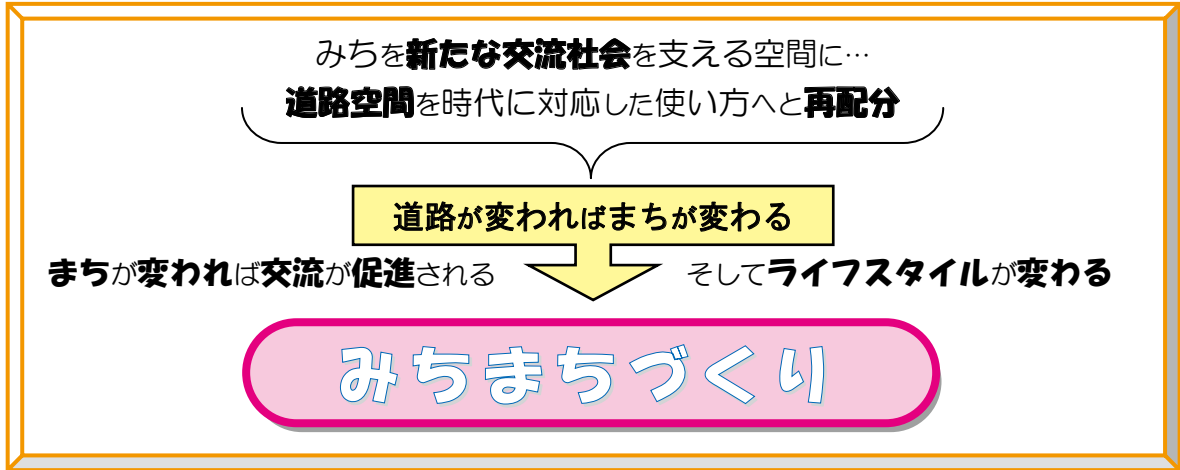
全国に先駆けて名古屋のまちから、公共交通機関の利便性を高め、効率性を重視した移動空間から、人が楽しみながら移動できる空間へと再配分し、道路で多様な交流が生まれるようにすることが必要です。

そこで、自動車利用からの転換を進めることによって、道路空間にゆとりを生み、歩道を広げ、自転車走行空間を創出し、公共交通優先の交通体系を形成するなどにより、人にとって快適かつ憩いのある空間を創出することとなります。

効果 ～交流促進と生活の質の向上～

「みちまちづくり」の推進によりまちが変わり、市民の意識も変わることで、道路空間を中心とした交流が促進されます。

そして、さまざまな交流を通じて、いきいきとした活気に満ちたまちの実現と、市民のライフスタイルが変革することにより、生活の質が高くなるものと考えます。



現況イメージ図



将来イメージ図



資料提供：名古屋大学 森川・山本研究室 「駐車デポジットシステム（PDS）社会実験サイト『NUCity』」

3-2 「なごや新交通戦略」の展開

地域の分類

主に日常生活を営む生活空間、多くの市民が地域の交流拠点として集まる駅施設周辺、そして、名古屋大都市圏の中核として機能する都心部を「交流」という観点から考えてみると、以下のように整理できます。

広域的で魅力ある文化・商業施設が集積し、広域交流の場となる「都心部」

主要鉄道駅の駅勢圏を中心とした地域交流の場となる「拠点駅そば」

主に住居系土地利用の地域の生活交流の場となる「生活圏」

の3つに分類します。

地域間の連携

自動車専用道路をはじめとした道路ネットワークや、地下鉄をはじめとした公共交通ネットワークの利便性を活かすことにより、シームレスな移動が可能となります。

そして、「都心部」「拠点駅そば」「生活圏」というそれぞれの地域間の連携を図りつつ、広域的な都市間交流の促進や連携強化を図ることにより、まちに活力を生み出し魅力あるまちが形成されます。

「みちまちづくり」を中心としたパッケージ施策

なごやの特長である道路空間に着目し、地域特性に応じてリーディング・プロジェクトである「みちまちづくり」を中心としたメリハリのある交通施策をパッケージとして組み合わせ、戦略的に展開していくことが効率的で効果的な手法であると考えます。

(1) 都心部「みちまちづくり」パッケージ

将来の まちのすがた	交流と憩いの場の創造による賑わいと活気に満ちあふれたまち
	「人」を優先とした安全・快適で回遊性に富んだ交通環境が整備されたまち
対象地域	名古屋駅周辺から栄周辺を中心とした地域
地域の特長	地下鉄をはじめとした公共交通ネットワークが充実し交通密度が高い地域
	商業・業務・文化など都市機能が集積し高度な土地利用が図られている名古屋大都市圏の中心となるエリア
基本的方向	自動車の過度な流入を抑制し、自動車走行空間にゆとりを生み出すことにより道路空間を再配分し、徒歩、自転車、公共交通を優先とした賑わい空間の創出
	道路空間の多様な利活用を推進、新たな交通システムの調査・研究など、市民の交流を促進し、まちが賑わい、歩いて楽しめるまちの実現
「みちまちづくり」パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> ○ オープンカフェの促進やトランジットモール等の調査・検討など、道路空間再配分による賑わい空間の創出に向けた取り組み ○ バリアフリー対策の推進による、安心・安全で快適な連続性のある道路空間の実現 ○ ターミナル駅や都心部における移動経路について、利便性、安全性を高めるさらなる取り組み ○ 洗練されたデザインで、かつ、低床式で乗り降りしやすい次世代の路面交通システム（LRT等）についての調査・研究 ○ ちょい乗りバス、コミュニティサイクルなど、都心部の回遊性を向上させるための歩行を支援する短距離交通システム導入の調査・検討
	各種 交通施策

都心部「みちまちづくり」パッケージ



オープンカフェ
(名古屋市中区錦三丁目)



次世代型路面電車 (LRT)
(富山市)

将来のまちのイメージ



名駅ちよい乗りバス
実験運行 (2007)



コミュニティサイクル
「名チャリ」

(2) 拠点駅そば「みちまちづくり」パッケージ

将来の まちのすがた		住宅・店舗・オフィス・利便施設などが集約化された、環境にやさしく歩いて暮らせるコンパクトなまち
		「人」にやさしく安全・快適で利便性に富んだ交通環境が整備されたまち
対象地域		市街地密度が高く、商業系土地利用が図られている主要な鉄道駅 勢圏地域
地域の特長		複合商業施設など生活利便施設が充実
		居住空間が集積するなど市街地密度が高い
		公共交通機関の利便性が高い
基本的方向		道路空間の再配分により、徒歩、自転車を優先とした道路空間の 創出
		公共交通を中心とした各種交通施策の推進による安心・安全・快 適な駅そば生活の実現
「みちまちづくり」 パッケージ	みちまち づくり	<ul style="list-style-type: none"> ○ 歩行空間の拡充や自転車走行空間の整備 ○ 交通施設における円滑な移動のため、利便性、安全性を重視したバリアフリー対策の推進 ○ 公共交通への乗り換え利便性が高い駅前広場や自転車駐車場などの整備 ○ 環境にやさしくコンパクトなまちの実現のため、新たな交通システムについての調査・研究
	各種 交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ○ ICカードの汎用性を高めるなど、公共交通の利便性と快適性の向上 ○ カーシェアリングやコミュニティサイクルなど共同利用の推進

拠点駅そば「みちまちづくり」パッケージ

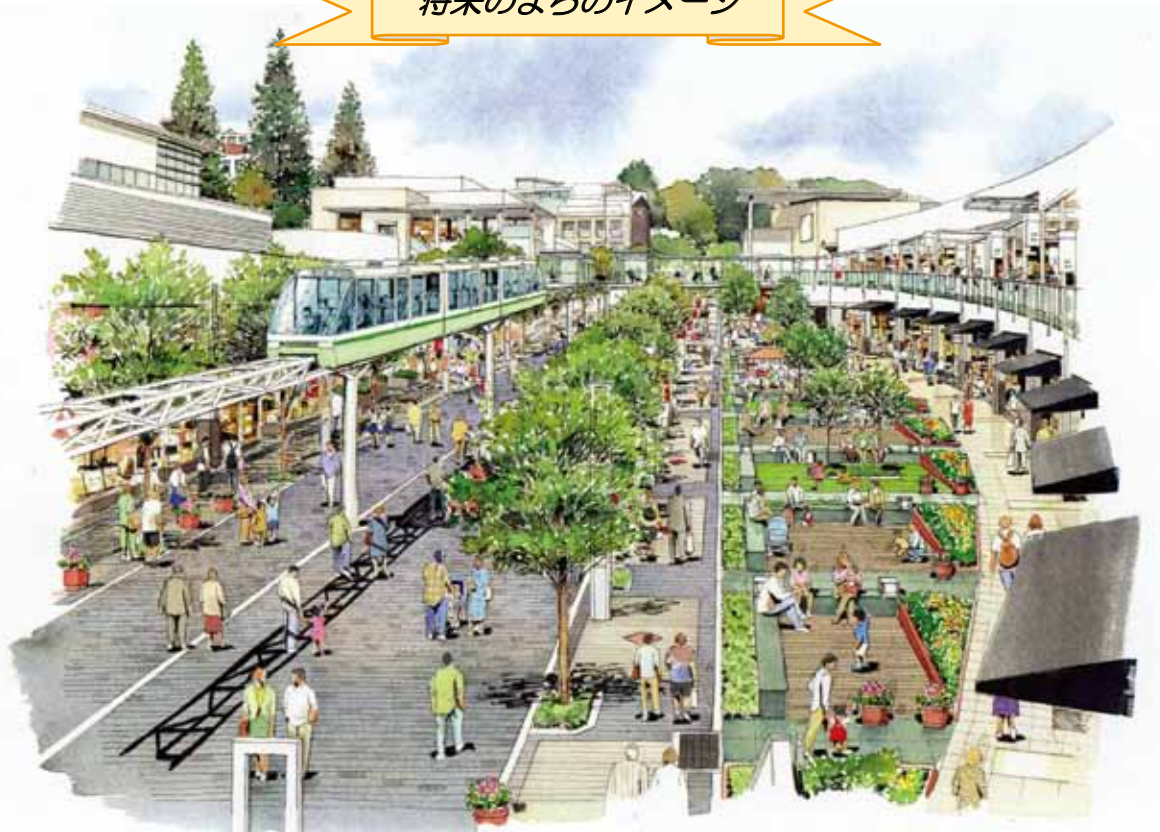


自転車走行空間
(名古屋市中区千代田五丁目)



交通施設のバリアフリー化
(地下鉄伏見駅)

将来のまちのイメージ



駅前広場
(大曽根駅西)



自転車駐車場
(名鉄名古屋本線鳴海駅高架下)

(3) 生活圏「みちまちづくり」パッケージ

将来の まちのすがた	誰もが安心・安全に暮らせるために、公共交通をはじめとした移動手段が確保されたまち	
	「人」の安全性を重視した交通環境が整備されたまち	
対象地域	都心部や拠点駅そば以外の主に住居系の地域	
地域の特長	道路や公園などの生活に密着した公共空間が充実	
	比較的静穏な居住環境	
基本的方向	安全を優先した歩行者・自転車空間の創出	
	誰もが安心して利用できる公共交通サービスの実現	
「みちまちづくり」 パッケージ	みちまち づくり	<ul style="list-style-type: none"> ○ 通過交通を抑制した歩行者・自転車の安全性に重点をおいた歩車共存道路などの整備 ○ 歩行空間の拡充やポケットパークの整備などによる道路内における交流空間の創出
	各種 交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ○ 乗合いタクシーやコミュニティバスなど、自動車のみには頼らない、より柔軟な交通サービスについての調査・研究 ○ 誰もが公共交通機関を利用して移動できるよう、交通バウチャーなど移動手段を支援する制度についての調査・研究

生活圏「みちまちづくり」パッケージ



ポケットパーク
(名古屋市千種区高見二丁目)



歩車共存道路
(名古屋市瑞穂区松栄町)

将来のまちのイメージ



乗合いタクシー
(小牧市「ミゴン」)



コミュニティバス
(武蔵野市「ムーバス」)

第4章 なごや新交通戦略推進プラン の実現に向けて

4-1 なごや新交通戦略推進プランの今後の進め方

(1) 「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム

目標年次である2020年度までの期間において、将来めざすべきまちのすがたをめざし、行政の各関係局がどのように施策を進めていくかについて、「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム（以下、推進プログラムという）として取りまとめました。

推進プログラムは、各関係局がこれまでに進めてきた施策、検討してきた施策を、全市的に共通で進める施策と、「都心部」、「拠点駅そば」、「生活圏」それぞれの地域ごとに進める施策に分類し、パッケージで整理しています。

これらは、目標年次の中間年である2015年度を目途に、総合的な評価・検証を行い、必要に応じて見直しを行うことを予定しています。

(2) 推進プランの具体化のための実行計画の策定

自動車利用から公共交通利用への転換などを推進しつつ、道路空間の再配分を主眼とした「みちまちづくり」パッケージを具体的に進めていくためには、推進プログラムを受け、市全域における総合交通体系のあり方や各地域の特性・状況を踏まえた上で、より詳細な検討を実施していく必要があります。

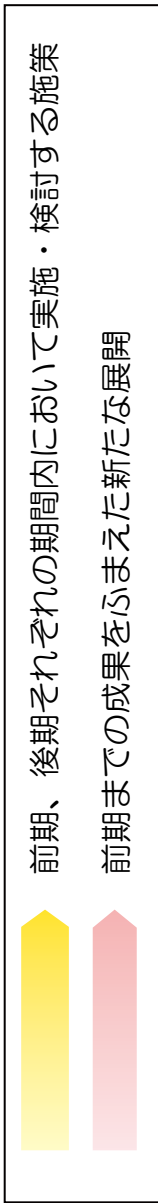
そこで、地域や交通事業者、関係行政機関等が連携し、まちづくりと一体となった交通施策の実現に関して、具体的な将来像を市民等に提示しつつ、実効性のある実行計画を早期に策定し、実行に移していきます。

(3) 公共交通サービスのあり方についての調査・検討

本市においては、従来から公共交通優先の原則に立った総合交通体系の形成に取り組んできたところであり、この課題は、最も基本的かつ重要な課題です。

今後の人口減少、少子高齢化などの時代の潮流を見据え、より一層自動車交通の適正化を図り、公共交通を中心とした交通体系を実現するために、本市の公共交通計画のマスタープランとなる「地域公共交通計画」(LTP: Local Transport Plan)の策定に向け、調査・検討を行っていきます。

4-2 「みちまちづくり」パッケージ推進プログラム



(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	前期(2011年度～2015年度)	後期(2016年度～2020年度)	関係局
推進プランの具体化			
実行計画の策定・推進	交通まちづくりの視点で推進プランの実行計画を策定します	実行計画を推進します	住宅都市局・総務局
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	市営交通事業経営健全化計画を進めます		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・検討を行います		総務局
地下鉄駅のバリアフリー対策	可動式ホーム柵の整備を進めます		交通局
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うなどにより、バリアフリー化の推進を図ります		健康福祉局
ITSの推進	ITS技術の開発や普及・拡大に合わせ、事業を推進します		総務局・住宅都市局・緑政土木局

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	相互利用サービスを 実施します	ICカード乗車券の普及により市バス・地下鉄の利用促進を図ります	交通局
共通運賃制度	共通運賃制度について調査研究を行います		総務局
交通エコライフの推進			
モビリティマネジメント	モビリティマネジメントの推進と啓発を進めます	より効果的な交通エコライフの普及・啓発の取り組みを進めます	住宅都市局
カーフリー宣言	自動車の利用を控える取り組みと啓発を進めます		総務局
公共交通エコポイント	自動車からの公共交通へ利用転換を促進します		総務局・環境局
エコ交通マップ	交通行動スタイルを変えるきっかけづくりを 地域展開します		総務局
エコカー・エコドライブ	次世代自動車の普及とエコドライブの啓発を進めます		環境局
カーシェアリング	カーシェアリングの普及を進めます		総務局・環境局
歩いて楽しいまちの創出			
緑陰街路	街路樹や植栽空間の整備拡充により、快適な交流空間を創出します		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	前期(2011年度～2015年度)	後期(2016年度～2020年度)	関係局
安全を確保した交通環境の形成			
歩行空間の拡充	安心・安全で快適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			
オープンカフェ	まちの賑わい空間の創出に向けて、オープンカフェなどの実施を促進します		緑政土木局
コミュニティサイクル	社会実験結果をふまえ、本格導入に向けた調査・検討を行います		緑政土木局
ちよい乗りバス	社会実験を行い、本格導入に向けた調査・検討を行います		住宅都市局
LRT、BRT	LRT、BRTなどについて調査・研究を行います		総務局・住宅都市局
まちの活力を支える交通環境の形成			
総合的な駐車マネジメント	駐車場の供給や配置のマネジメントなど総合的な駐車施策について調査・検討を行います		住宅都市局
トランジットモール	トランジットモール等の導入について調査・検討を行います		総務局・住宅都市局・緑政土木局
荷捌きスペース	荷捌きスペースの確保について調査・検討を進めます		住宅都市局・総務局
課金制度	道路混雑緩和のための課金制度について調査・研究を行います		総務局・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	前期(2011年度～2015年度)	後期(2016年度～2020年度)	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・安全で快適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
歩いて楽しいまちの創出			
LRT、BRT(再掲)	LRT、BRTなどについて調査・研究を行います		総務局・住宅都市局

(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	前期(2011年度～2015年度)	後期(2016年度～2020年度)	関係局
誰もが利用しやすい交通システムの実現			
柔軟な交通システム	多様な公共交通サービスについて調査・研究を行います		総務局
交通バウチャー	交通バウチャーなど新たな制度について調査・研究を行います		総務局
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・安全で快適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

4-3 目標・基本方針・成果目標と交通施策の関係性

第2章では、目標と基本方針・成果目標など「なごや新交通戦略推進プラン」の全体像をまとめました。第3章では、その実現に向けて、リーディング・プロジェクト「みちまちづくり」を中心とした「パッケージ」としての施策展開の方向性を示しました。

そこで、今後「なごや新交通戦略推進プラン」を、6つの基本方針に対応した成果目標を基本として進行管理を行っていく上で、施策展開を地域別に整理した「みちまちづくり」パッケージの成果がどう反映されるのかという点について整理しました。

目標	基本方針	成果目標			
		成果指標	現状値	数値目標	
				2015年度	2020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 (10年度)	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% (10年度)	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 (09年度)	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% (10年度)	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 (09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% (10年度)	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 (09年度)	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% (10年度)	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 (09年度)	61,000人	63,000人
		まちを歩いて楽しいと感じる人の割合	47% (10年度)	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
		都心部を歩いていて活気があり賑わっていると感じる人の割合	56% (10年度)	65%	75%

実行計画の策定・推進（交通まちづくりの視点による推進プランの具体化）

交通基盤整備・拡充（都市計画道路整備・道路アセットマネジメント・市営交通事業）

交通施策		
都心部	拠点駅そば	生活圏
地域公共交通計画（LTP） 地下鉄駅のバリアフリー対策 バリアフリー化の推進 ITSの推進		
		柔軟な交通システム 交通バウチャー
交通安全教育・啓発 緊急輸送路確保		
歩行空間の拡充 自転車利用環境整備	歩行空間の拡充、自転車利用環境整備	歩行空間の拡充 自転車利用環境整備
ICカード乗車券 共通運賃制度		
		駅前広場の整備 パーク＆ライドの推進 自転車利用環境整備
モビリティマネジメント カーフリー宣言 公共交通エコポイント エコ交通マップ エコカー・エコドライブ、カーシェアリング		
緑陰街路		
オープンカフェ コミュニティサイクル ちよい乗りバス LRT、BRT	LRT、BRT	
総合的な駐車マネジメント トランジットモール 荷捌きスペース 課金制度	—	—

4-4 市民・交通事業者・行政の役割

「なごや新交通戦略推進プラン」の実現に向けて、未来のなごやのまちと交通のあり方を話し合う場を幅広く設定し、めざすべき方向性や実現させる方法を共有するために、今まで行ってきた行政のみの主導ではなく、多様な主体の参画による市民（企業）・交通事業者・行政が連携・協働することによる、いわゆる「PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）」などの取り組みを展開していきます。

市民（企業）の役割

認識	地球環境問題など時代の潮流や、自分たちの知恵と力で地域の安全な移動を保障していくという認識と、地域公共交通は多くの市民が利用することによって維持継続できるという認識など、交通政策に対して積極的に関わり参画していくという共通認識をもつことが必要です。
参画	多種多様な施策を推進する上で、日常的に道路空間や公共交通を利活用する市民の意見を取り入れることは、市民ニーズに合致したものとなるばかりでなく、市民と行政の相互理解を深めることから、施策の達成が期待できます。
行動	くるまのかしこい使い方や公共交通利用を積極的に選択し、「みちまちづくり」へ主体的に参画するなど、市民の一人ひとりが率先して行動することにより、「なごや新交通戦略推進プラン」で掲げる基本理念の実現を図ることができます。

交通事業者の役割

安全	公共交通サービスを直接提供する事業者として、安全と信頼を確保しつつ、利用者ニーズを受けて多くのサービス向上策に取り組むなど、質の高い公共交通サービスを提供することが引き続き必要です。
協調	多くの人が利用するターミナルや交通結節点では、自転車や自動車から公共交通機関への乗り換えがスムーズに行われるよう、行政と事業者とが協調し、利用者にとって魅力ある利便性の向上に資する取り組みも必要となります。
持続	今後も市民や地域にとってなくてはならない公共交通の担い手として現状のサービス水準を確保していくことはもとより、様々な経営改善努力を重ね、より効率的な運行や利便性の高い安定した運行が維持されることが大切です。

行政の役割

連携

交通政策は、都市計画をはじめとしたまちづくり政策、地球温暖化問題への対応を重視した環境政策、高齢者や障がい者に配慮した福祉政策、道路行政との連携など、他の政策分野と密接に関わることを認識した上で、鉄道やバスなど交通事業者とも十分に連携し、さまざまな観点から市内の公共交通を支えるしくみについて検討を進めるなど、目指す目標を共有していくことが必要不可欠です。

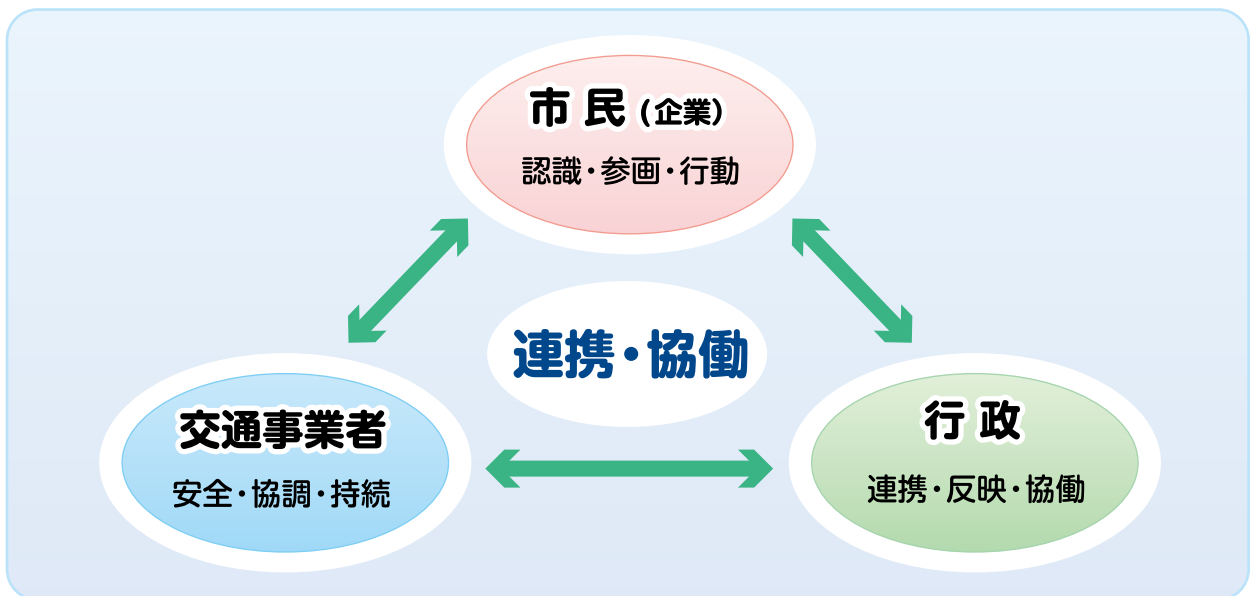
反映

市民が生活し活動する地域の意見を反映させることで、施策を効果的に推進することができ、さらに、市民に対して交通政策により関心を持ち、市民が参画しやすくなるよう積極的に事業を展開していくことが大切です。

協働

「なごや新交通戦略推進プラン」は、名古屋市の関係各局はもとより、市民や交通事業者と効率的、効果的に取り組んでいくため、総合的に推進する体制の確立が必要です。そして、個別の交通政策について具体的な計画を掲げ、それぞれの責任を明確にし、持続的な推進体制を築いて継続的に改善していく取り組みが必要です。
また、市民や交通事業者に対して適宜情報提供を行い、連携・協調しながら協働で取り組むことが大切です。

第4章

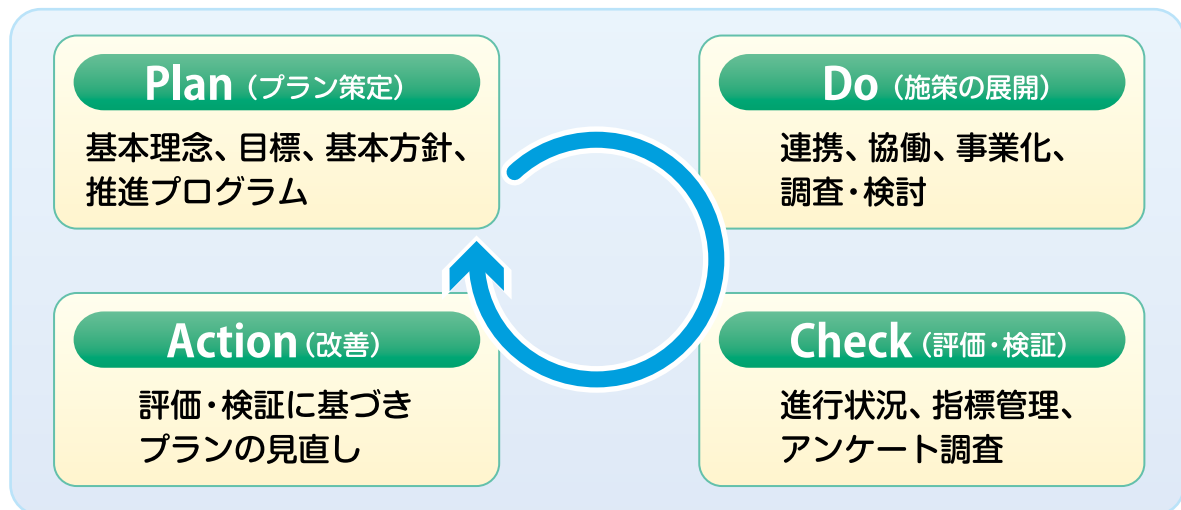


4-5 施策展開のマネジメント

(1) 進行管理

各種交通施策を展開していく上で、基本方針や目標に即した効果が得られているかを定期的に検証するとともに、施策の実施や改善点などについても適切に管理していくことが重要です。

このため、プランの策定から施策の展開、評価検証、改善を繰り返す PDCA サイクルにより、効率的・効果的な施策の推進を図っていきます。



(2) 実施方法

各施策の実施・検討関係者へのヒアリングや、市民アンケート調査の継続的な実施などにより、各種交通施策の進捗状況や、成果目標の達成状況を定期的に確認し、交通問題調査会での意見などをふまえた、評価・検証を行っていきます。

また、目標年次が10年後の2020年度であることから、この間の社会経済情勢の変化や施策を取り巻く環境の変化などが考えられます。このため、目標年次の中間年となる2015年度を目途に、総合的な評価・検証を行い、必要に応じ、見直しを図っていく予定です。

用語集

【ア行】	
ICカード乗車券	磁気カードと比較して、記憶できる情報量が多く、セキュリティに優れるというメリットがある。さらに非接触型のICカード乗車券は、装置に差し込む必要がなく、近づけるだけで情報のやり取りが可能である。そのため、利用者にとって便利であり、機械的な接触部分がなく故障が少ない、メンテナンスが容易であるという長所がある。
ITS	Intelligent Transport Systems の略。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。
アクセシビリティ	情報やサービスなどが、高齢者や障がい者も含めてどんな人にも利用しやすいこと。
インセンティブ	報酬など、人や組織の意欲を誘引するもの。
運輸政策審議会	総合的輸送体系の樹立のための基本的な政策及び計画の策定などを調査・審議するため、旧運輸省内に設置された審議会。平成13年からは国土交通省内に新設した交通政策審議会にその役割を委譲した。
駅勢圏	交通計画において、ある鉄道駅を利用する人の多くが居住しているものと想定した範囲を指す。明確な基準は無いが、徒歩などにより10分程度で駅に到達できる、およそ鉄道駅を中心とした半径800～1000mの範囲をいうことが多い。
駅密度	可住地面積あたりの鉄軌道駅数（JR、私鉄、地下鉄、新交通システムなど）。
エコ交通マップ	交通エコライフを実践するための手助けとして、バスや地下鉄のルート、歩いて楽しいところ、自転車のおすすめルートなどを落とし込んだマップ。
NPO	Non-Profit Organization の略。営利を主目的とせず様々な活動を自主的・自発的に行う民間の団体・組織。
LRT	Light Rail Transit の略。低床式車両を活用し、定時性・速達性・快適性などの面で優れた特徴を有する次世代型路面電車システム。
オープンカフェ	歩道や広場を利用して屋外に設置されたカフェ。
【カ行】	
カーシェアリング	1台の自動車を、複数の人が、共同で使うこと。
ガイドウェイバス	鉄道とバスの利点を組み合わせたシステムで、道路の中央分離帯上に設けた専用的高架を、車両の前後輪に取り付けた案内装置の誘導で走り、さらに同一車両で連続して走行できる特性（デュアルモード）を備えている。 交通渋滞区間では、高架専用軌道を走行し、定時・高速運行

	が可能となり、一般道路では路線バスとして各方面へ運行できる。
幹線、補助幹線、 区画道路	平面道路網は、幹線道路、補助幹線道路、区画道路、その他（歩行者専用道路、自転車専用道路等）に分けられる。幹線道路は、全国的、地域的あるいは都市内において、骨格的な道路網を形成する道路。補助幹線道路は、幹線道路と区画道路とを連絡し、これらの道路の交通を集散させる機能を持つ道路。区画道路は、沿道宅地のための交通、供給処理施設の収容、日照、通風等のための道路。
グローバル化	資本や労働力の国境を越えた移動が活発化するとともに、貿易を通じた商品・サービスの取引や、海外への投資が増大することによって世界における経済的な結びつきが深まること。
ゲリラ豪雨	予測が困難な、突発的で局地的な豪雨。
公共交通エコポイント	自動車の適正利用や公共交通への利用転換を進めるために、「公共交通の利用者」にポイントを出すことにより、地下鉄等の公共交通の利用促進を図るシステム。
交通基本法	交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定めるもの。平成23年3月8日に交通基本法案が閣議決定された。
交通需要マネジメント	整備した交通施設の利用方法を工夫し、交通需要を適切に誘導することによって、交通を円滑に処理する手法。自動車の利用を公共交通へ転換させたり、自動車を共同で利用することによって自動車台数を減らすことが主な内容となる。別名TDM(Transportation Demand Management)。
交通バウチャー	「バウチャー」は「クーポン券」を意味する。公共交通などを利用できるクーポン券。
コミュニティサイクル	サイクルシェアリングの1つ。長時間の利用を中心とするレンタサイクルとは異なり、短距離・短時間の移動手段として自転車をレンタル利用する。専用の自転車貸出返却場所（ステーション）が複数設置され、ステーション間の移動であれば、どこで借りてどこへ返してもよいシステム。
コミュニティバス	地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービスのこと。
【夕行】	
代表交通手段	1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段という。代表交通手段の集計上の優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪(自転車、原付・自動二輪車)→徒歩の順となる。
地域公共交通活性化・再生総合事業	地域公共交通の活性化・再生のため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を活用し、地域の多様なニーズにこたえる

	ために鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会に対し、パッケージで一括支援する制度であり、地域の創意工夫ある自主的な取組を促進するもの。
地域公共交通確保維持改善事業	生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援するもの。
地域公共交通計画 (LTP=Local Transport Plan)	地域が目指す将来の姿を実現するために公共交通が分担すべき領域とその方法を明らかにした計画。
駐車マネジメント	交通混雑地区の駐車場の適正な利用促進や円滑な都市交通の実現を図るために、駐車場の供給や配置の誘導及び駐車場情報の提供、パークアンドライドの推進等の総合的な駐車施策を展開すること。
ちょい乗りバス	都心部において買い物、観光、仕事などのちょっとした移動の際に乘れる便利なバス。
低炭素化	地球温暖化問題を解決するため、CO ₂ などの温室効果ガスの排出を抑えること。
道路率	土地全体（行政区域面積）に占める道路の面積の割合。
都市計画道路	都市計画法に基づき都市計画決定を行った道路。自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4つに分かれる。
土地区画整理事業	一定の区域において、生活になくってはならない道路、公園などの整備改善を行うとともに、個々の宅地を整形で公道に面するようにするなどして、土地の利用増進を図る方法。
トランジットモール	トランジット(transit)は移動、モール(mall)は遊歩道、車両乗り入れ禁止の商店街。公共交通機関と歩行者用の空間の共存したモールのこと。都心などにおいて、自動車の自由な出入りや移動を制限し、公共交通機関（バス、路面電車等）に開放した、歩行者と公共交通が共存した道路。
トリップ	人の動き。ある目的による出発地から目的地までの移動を1トリップとする。
【ナ行】	
名古屋大都市圏	経済、社会、文化など、広範な分野で緊密な関係を持つなど、一体的な地域としてとらえられる広域的な圏域であり、名古屋市を中心に、愛知・岐阜・三重県下にまたがるおおよそ半径40～50kmの範囲。
荷捌きスペース	商業施設などへ配送する荷物を積み下ろすための駐車スペースのことで、道路上に設置する「路上荷捌きスペース」とそれ以外の「路外荷捌きスペース」のこと。
乗合いタクシー	個別輸送型の公共交通機関としてのタクシーを、乗合自動車として運行するもので、バスの運行には需要が小さい場合、需

	要が偏在している場合など、バスとタクシーの中間的なサービスとして位置づけられる。定時定路線型、デマンド型などの形態がある。
【ハ行】	
パーク&ライド	道路交通渋滞の緩和・公共交通機関の利用促進・環境負荷の軽減を目的に、最寄り駅まで、自宅から自動車を使い、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地までいく交通手法。
パーソントリップ調査	「どのような人が」「いつ」「どこから」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉えるもの。中京都市圏では、これまで、1971（昭和46）年、1981（昭和56）年、1991（平成3）年、2001（平成13）年の4回行っている。
パブリック・プライベート・パートナーシップ（PPP）	公共と民間が協力して、パートナーシップを組んで行う公共サービスの総称。行政サービスを、民間企業、住民、NPOなどと協働して提供することで、行政の効率化と公共サービスの質的向上を実現する取組み。民間委託、指定管理者制度、PFI、民営化などをはじめ、様々な手法がある。
バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。例えば、公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。
BRT	Bus Rapid Transit の略。輸送力の大きなバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム。
歩車共存道路	生活道路における通過交通の排除など、快適な生活環境の創造をもたらすことを目的とし、歩行者・自転車・自動車の通行空間が同一平面上にある、物理的に分離していない構造の道路。
【マ行】	
モビリティ・マネジメント（MM）	ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することをコミュニケーションを通じて促す交通施策。

資料編

1 「なごや新交通戦略推進プラン」策定の経緯

年 月 日	事 項
2010年4月16日	第9回名古屋市交通問題調査会に「新たな交流社会を支える交通施策の推進について」諮問
4月23日	名古屋市交通問題調査会 第1回第3専門部会※
5月28日	名古屋市交通問題調査会 第2回第3専門部会
6月30日	名古屋市交通問題調査会 第3回第3専門部会
7月27日	第10回名古屋市交通問題調査会（中間報告）
8月27日	名古屋市交通問題調査会 第4回第3専門部会
10月26日	名古屋市交通問題調査会 第5回第3専門部会
11月25日	名古屋市交通問題調査会 第6回第3専門部会
12月17日	第11回名古屋市交通問題調査会（答申案）
12月27日	名古屋市交通問題調査会から「なごや新交通戦略」答申
2011年1月21日	総務環境委員会（所管事務調査） 「なごや新交通戦略及び今後の進め方」
5月20日	総務環境委員会（所管事務調査） 「なごや新交通戦略推進プラン（案）」
5月30日	「なごや新交通戦略推進プラン（案）」のパブリックコメント （～6月28日）
7月29日	第12回名古屋市交通問題調査会 「なごや新交通戦略推進プラン（案）」報告
8月8日	総務環境委員会（所管事務調査） 「なごや新交通戦略推進プラン（案）」
9月	「なごや新交通戦略推進プラン」策定・公表

※第3専門部会：名古屋市交通問題調査会条例第7条に基づき、今回の答申案の検討のため、新たに設置された専門部会

2 諮問書

22 総 企 第 1 号
平成 22 年 4 月 16 日

名古屋市交通問題調査会
会長 竹内 伝史 様

名古屋市長 河村 たかし

新たな交流社会を支える交通施策の推進について（諮問）

名古屋市交通問題調査会条例（昭和 55 年名古屋市条例第 68 号）第 2 条第 1 項第 2 号の規定により、まちづくりと連携した総合交通体系の形成に関する標記の事項について調査審議を求めます。

諮問理由

本市は、成熟社会における少子高齢化の加速及び人口減少の進行並びに深刻化する地球環境問題への対応を求められています。

こういった時代における諸問題に対処し、本市の活力を維持向上していくためには、人々の交流を活性化することが必要となってきました。

本市では、これまで貴調査会からの答申「なごや交通戦略」に基づき、自動車から公共交通へと転換する施策を推進してまいりましたが、依然として自動車利用は他の大都市圏と比べて多い状況にあります。

また、市民の自転車に対する関心の高まりに伴う施策や低公害車の普及、ICカードの導入などの新たな交通施策も展開されているところです。

このような状況を踏まえ、今後、より一層自動車利用の適正化を図り、徒歩、公共交通及び自転車を中心とした交通体系を形成していくため、本市では、今後取り組むべき交通施策に関する計画を策定する必要があると考えています。

つきましては、新たな交流社会を支える交通施策の推進について、貴調査会での調査審議を求めます。

3 答申書

平成 22 年 12 月 27 日

名古屋市長
河村 たかし 様

名古屋市交通問題調査会
会 長 竹 内 伝 史

新たな交流社会を支える交通施策の推進について（答申）

名古屋市交通問題調査会は、標記の件について平成 22 年 4 月 16 日に諮問を受け、慎重に審議を重ねてきました。

その結果を「なごや新交通戦略」としてまとめましたので、別添のとおり答申します。

4 パブリックコメントの概要

(1) 募集期間、意見提出者数、意見総数

事項	内 容			
募集期間	2011年5月30日（月）～6月28日（火）			
意見提出者数	郵送など	ファックス	電子メール	合計
	132人	10人	26人	168人
意見総数	355件			

(2) 意見の内訳

項 目	件 数
1. 推進プラン全般	23件
[1]「なごや新交通戦略推進プラン」の必要性	15件
[2]名古屋の交通の現状	2件
[3]「なごや交通戦略」の成果	6件
2. なごや新交通戦略推進プラン	252件
[1]まちづくりと連携した総合交通体系	5件
[2]基本方針	18件
[3]基本方針に沿った施策の方向性	229件
3. リーディング・プロジェクトとパッケージ展開	58件
[1]リーディング・プロジェクト	35件
[2]「なごや新交通戦略」の展開	23件
4. なごや新交通戦略推進プランの実現に向けて	16件
[1]なごや新交通戦略推進プランの今後の進め方	4件
[2]「みちまちづくりパッケージ」推進プログラム	6件
[3]市民・交通事業者・行政の役割	6件
5. その他	6件
意見総数	355件

5 名古屋市交通問題調査会委員

2011年7月29日現在

	氏 名	所属・役職等
○	磯 部 友 彦	中部大学工学部教授
	伊 藤 順 彦	日本労働組合総連合会愛知県連合会名古屋地域協議会副代表
	鹿 島 としあき	名古屋市議会議員
○	加 藤 博 和	名古屋大学大学院環境学研究科准教授
○	岸 田 眞 代	特定非営利活動法人パートナーシップ・サポートセンター代表理事
	後 藤 桂 一	公募委員
	榊 原 光 隆	愛知県警察本部交通部長
	島 村 千 津 子	名古屋市地域女性団体連絡協議会理事
	菅 原 章 文	社団法人中部経済連合会常務理事
	杉 浦 淳 吉	愛知教育大学教育学部准教授
	鈴 木 綾 子	公募委員
○	鈴 木 多 恵 子	消費生活アドバイザー
会長	竹 内 伝 史	岐阜大学名誉教授
○	中 川 恵 子	特定非営利活動法人中部リサイクル運動市民の会理事
	中 西 均	公募委員
副会長	西 山 八 重 子	金城学院大学現代文化学部教授
	野 田 徹	国土交通省中部地方整備局企画部長
	服 部 将 也	名古屋市議会議員
	ば ば の り こ	名古屋市議会議員
	坂 野 公 壽	名古屋市議会議員
	古 橋 利 治	名古屋商工会議所常務理事・事務局長
●	森 川 高 行	名古屋大学大学院環境学研究科教授
○	森 田 優 己	桜花学園大学人文学部教授
	山 口 清 明	名古屋市議会議員
	山 田 周 司	愛知県地域振興部長
	吉 永 隆 博	国土交通省中部運輸局企画観光部長

注1) 敬称略、50音順

注2) ●は第3専門部会の部会長、○は第3専門部会の委員

(途中で交代した委員)

	氏 名	所属・役職等
	五十嵐 登	愛知県警察本部交通部長
	鎌倉 安 男	名古屋市議会議員
	小島 由公香	公募委員
	こんば のぶお	名古屋市議会議員
	田 口 一 登	名古屋市議会議員
	田 山 宏 之	名古屋市議会議員
	橋 本 昌 典	国土交通省中部運輸局企画観光部長
	長谷川 由美子	名古屋市議会議員
○	広 瀬 幸 雄	名古屋大学大学院環境学研究科教授
	藤 沢 忠 将	名古屋市議会議員
	ふじた 和 秀	名古屋市議会議員
	森 勝 彦	国土交通省中部運輸局企画観光部長
	山 内 拓 男	社団法人中部経済連合会専務理事

注1) 敬称略、50音順

注2) ○は第3専門部会の委員

注3) 所属・役職等は委員当時

6 名古屋市交通問題調査会条例

昭和 55 年 12 月 15 日

条例第 68 号

(設置)

第 1 条 本市に市長の附属機関として、名古屋市交通問題調査会（以下「調査会」という。）を置く。

(所掌事務)

第 2 条 調査会は、市長の諮問に応じ、次の各号に掲げる事項について調査審議し、その結果を市長に答申するものとする。

- (1) 市営交通事業の運営及びこれに関連する交通問題に関すること。
- (2) まちづくりと連携した総合交通体系の形成に関すること。

(報告及び意見の聴取)

第 2 条の 2 市長は、必要に応じ、前項の答申に基づき、又は当該答申を参考として行った取組について、調査会に報告し、意見を聴くことができる。

(組織)

第 3 条 調査会は、委員 30 人以内をもって組織する。

(委員)

第 4 条 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 市議会議員
- (3) 関係行政機関の職員
- (4) 前 3 号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

- 2 委員の任期は 2 年とし、補欠委員の任期は前任者の残任期間とする。ただし、後任者が委嘱されるまでの間は、その職務を行うものとする。
- 3 委員は、再任されることができる。

(会長)

第 5 条 調査会に会長及び副会長 1 人を置き、委員の互選により定める。

- 2 会長は、会務を総理し、会議の議長となる。
- 3 会長に事故があるときは、副会長がその職務を代理する。

(会議)

第 6 条 調査会の会議は、会長がこれを招集する。

- 2 調査会は、委員の半数以上の者の出席がなければ会議を開くことができない。

(専門部会)

第7条 調査会には、必要に応じ、専門部会を置くことができる。

- 2 専門部会は、調査会により付議された事項について調査審議し、その経過及び結果を調査会に報告する。
- 3 専門部会に属すべき委員は、会長が指名する。
- 4 専門部会に部会長を置き、会長が指名する。
- 5 部会長は、会務を総理し、専門部会の会議の議長となる。
- 6 部会長に事故があるときは、あらかじめ部会長の指名する委員がその職務を代理する。

(幹事)

第8条 調査会に幹事若干人を置くことができる。

- 2 幹事は、市職員のうちから市長が任命する。
- 3 幹事は、会長の命を受けて調査会の事務を処理する。

(委任)

第9条 この条例に定めるもののほか、調査会の運営に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

この条例の施行期日は、規則で定める。

(昭和56年規則第9号で昭和56年2月14日から施行)

附 則 (平成6年条例第7号)

この条例は、平成6年4月1日から施行する。

附 則 (平成14年条例第66号)

この条例の施行期日は、規則で定める。

(平成15年規則第6号で平成15年3月28日から施行)

なごや新交通戦略推進プラン

発行・編集 名古屋市総務局企画部企画課（企画・交通政策担当）
名古屋市中区三の丸三丁目1番1号
電 話：052-972-2213
ファクシミリ：052-972-4418
ホームページ：http://www.city.nagoya.jp/
発行年月 平成23年9月
印 刷 中電ウイング株式会社

