

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）

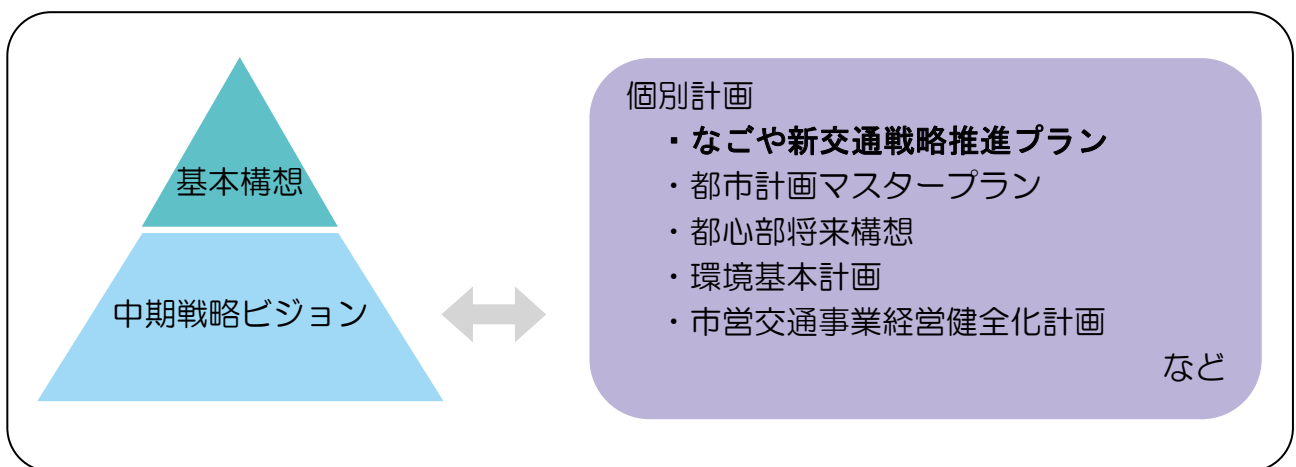


図 2-1 計画体系図

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)

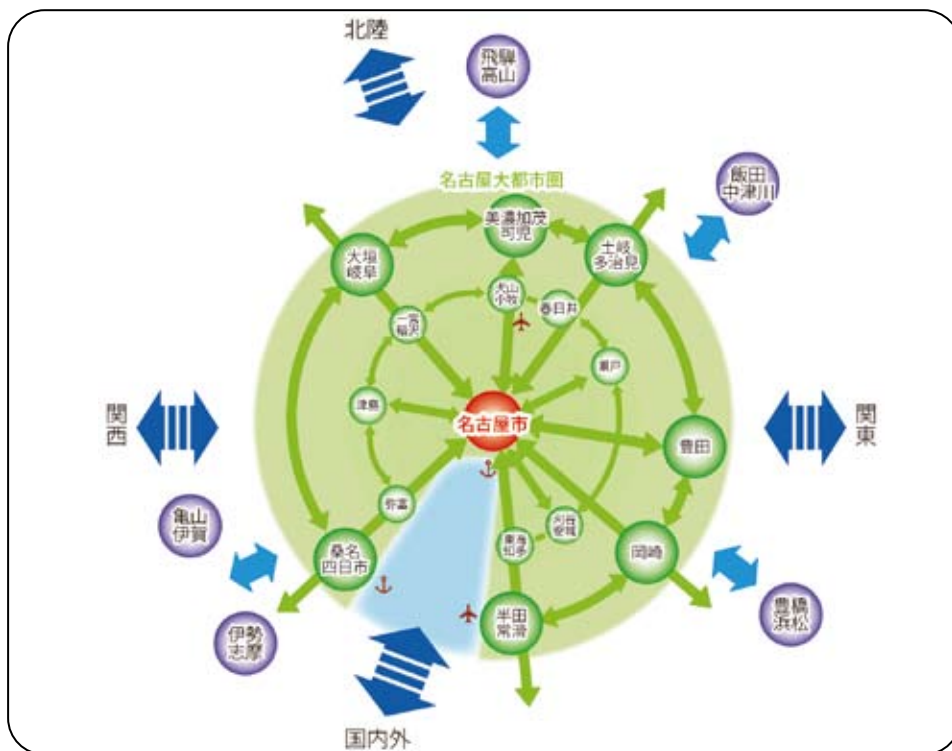


図2-2 名古屋市から見た広域交通ネットワーク概念図

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

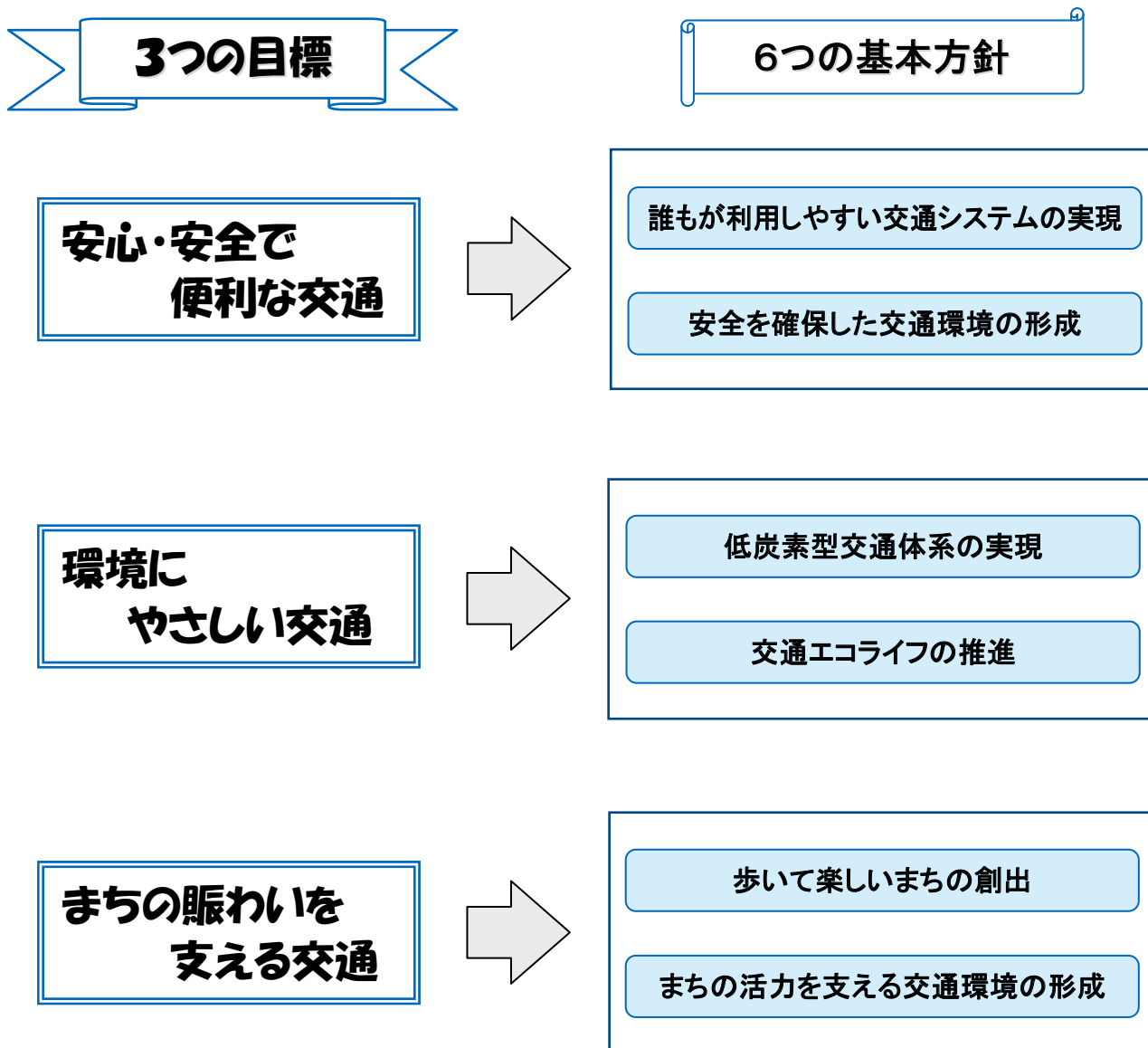
都市計画道路は、広域的な道路網との整合性はもとより、土地利用や他の都市施設との十分な連携のもとに配置し、都市計画決定しています。

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。

