

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。

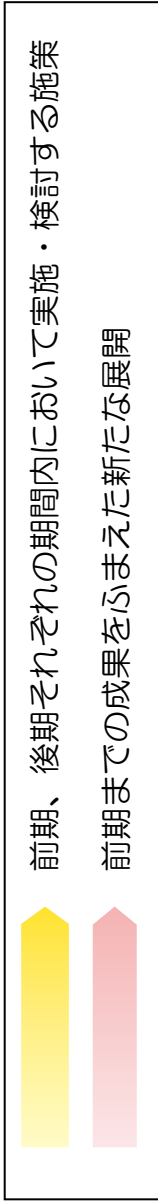
そこで、地域や交通事業者、関係行政機関等が連携し、まちづくりと一体となった交通施策の実現に関して、具体的な将来像を市民等に提示しつつ、実効性のある実行計画を早期に策定し、実行に移していきます。

(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

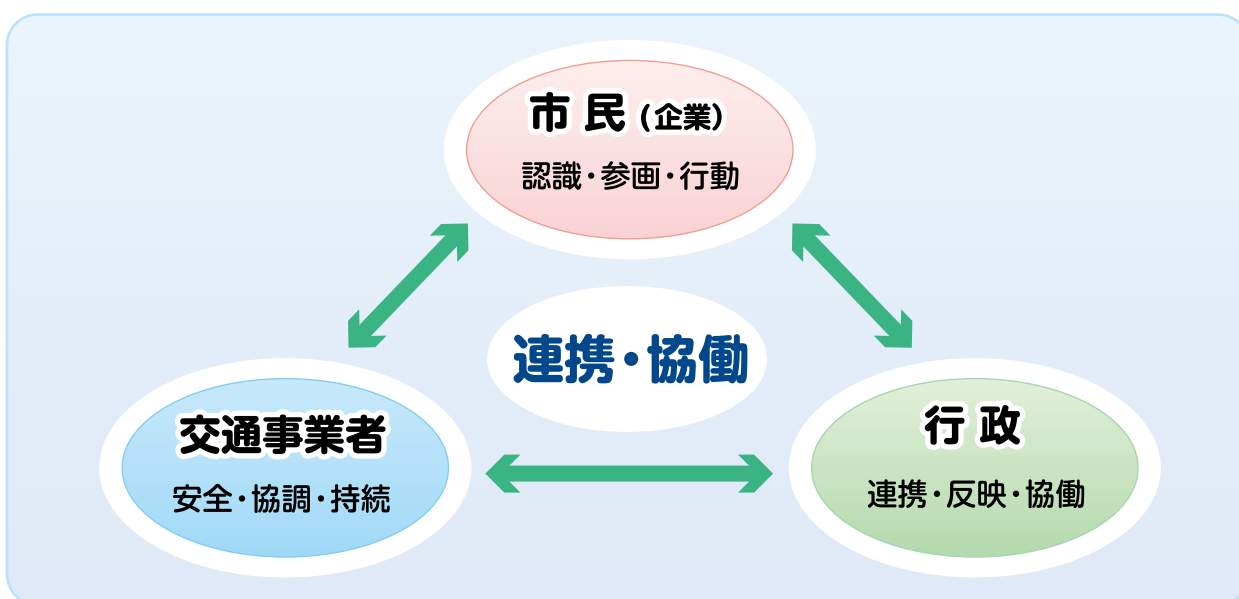
市民が生活し活動する地域の意見を反映させることで、施策を効果的に推進することができ、さらに、市民に対して交通政策により関心を持ち、市民が参画しやすくなるよう積極的に事業を展開していくことが大切です。

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

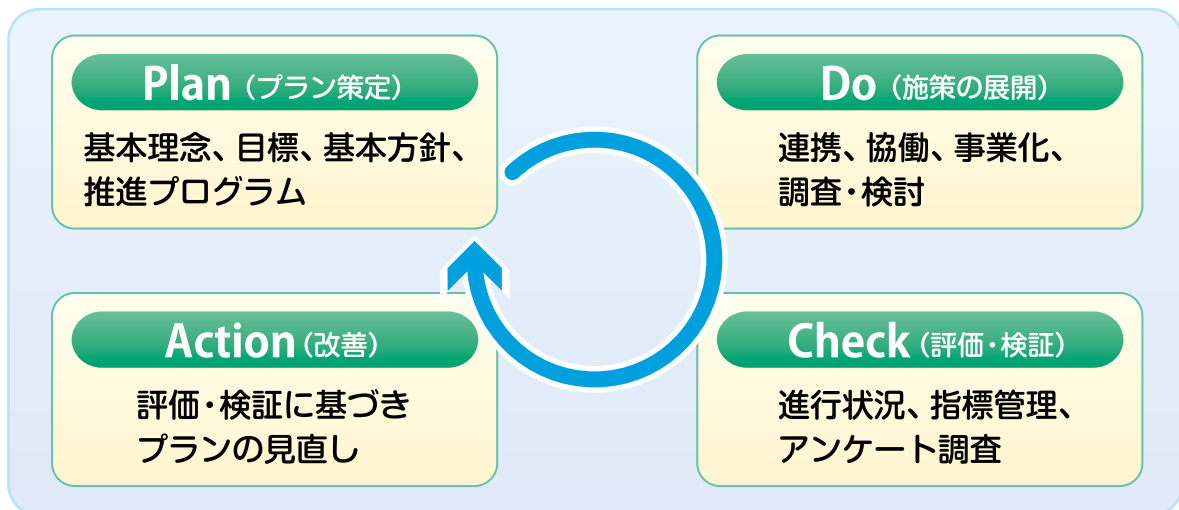


4-5 施策展開のマネジメント

(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。

