

なごや新交通戦略

諮問第3号答申

平成22年12月27日

名古屋市交通問題調査会

目 次

はじめに	1
第1章 なごや新交通戦略策定の必要性	
1-1 時代の潮流	4
(1) 少子高齢化の加速と人口減少の進行	
(2) 安心・安全に対する危機感の増大	
(3) 地域コミュニティの希薄化	
(4) 都市間競争の激化	
(5) 地球環境問題の深刻化	
1-2 交通を取り巻く動向	9
1-3 名古屋の交通の現状	10
(1) 公共交通網	
(2) 道路網	
(3) 代表交通手段割合	
(4) 都心部の歩行者・自転車交通量	
1-4 なごや交通戦略の成果及び評価と課題	14
(1) 成果	
(2) 評価と課題	
1-5 なごや新交通戦略の策定	17
第2章 なごや新交通戦略の提案	
2-1 まちづくりと連携した総合交通体系	20
(1) 中期戦略ビジョンとの関係性と位置づけ	
(2) まちづくりと交通の連携の必要性	
2-2 基本理念と目標設定	23
(1) 基本理念	
(2) 目標設定	
(3) 目標年次	
(4) 求められる交通のあり方	
2-3 基本方針	26
(1) 交通基盤整備の基本的な考え方	
(2) 基本方針の設定	
2-4 基本方針に沿った施策の方向性	28
2-5 なごや新交通戦略の戦略的展開	31

第3章	リーディング・プロジェクト‘みちまちづくり’となごや新交通戦略	
3-1	リーディング・プロジェクトの提唱	34
	(1) なごやのまちと交通の特長	
	(2) 道路空間の見直し	
	(3) リーディング・プロジェクト‘みちまちづくり’	
3-2	地域公共交通計画(LTP)	40
3-3	なごや新交通戦略の展開	41
	(1) 都心部‘みちまちづくり’パッケージ	
	(2) 拠点駅そば‘みちまちづくり’パッケージ	
	(3) 生活圏‘みちまちづくり’パッケージ	
3-4	‘みちまちづくり’の地域展開と施策例	48
第4章	なごや新交通戦略の実現に向けて	
4-1	取組方針	52
4-2	市民・交通事業者・行政の役割	53
4-3	成果指標設定の基本的考え方	55
4-4	今後の課題	56
おわりに		57
用語集		59
資料編		63
1	諮問書	65
2	名古屋市交通問題調査会委員	66
3	運営の記録	68
4	名古屋市交通問題調査会条例	69

はじめに

名古屋市交通問題調査会では、都市構造と交通、ライフスタイルと交通行動の関連などに着目し、まちづくりと連携した総合交通体系の形成について、2004 年（平成 16 年）6 月 11 日に「なごや交通戦略」として答申しました。

今日までに、自動車交通から公共交通へと転換を促進する各種施策の取り組みが行われてきましたが、依然として自動車利用は他都市圏と比べて多い状況にあり、引き続きその対応が必要となっています。

そこで、少子高齢化の進展や深刻化する地球環境問題への対応、地域における公共交通のあり方など、現代を取り巻く多くの課題に対処し、まちの活力を維持向上させるためには、人々の交流を活性化させることが必要であることから、2010 年（平成 22 年）4 月に「新たな交流社会を支える交通施策の推進について」という名古屋市長からの諮問を受け、まちづくりの基盤となる交通分野での取り組みとして、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の形成をめざす「なごや新交通戦略」の答申に向けて議論を重ねてきました。

名古屋開府 400 年という節目の年に、次の 100 年に向けた新しいビジョンを描き新たな飛躍へとつなげていくために、その第一歩となる 10 年先を目標年次とする「なごや新交通戦略」をここに答申します。

市民・交通事業者・行政がそれぞれの役割を担うことにより、名古屋のまちが市民にとって誇れるまちとなるよう、この「なごや新交通戦略」を着実に推進し発展していくことを期待します。

第 1 章 なごや新交通戦略策定の必要性

1-1 時代の潮流

(1) 少子高齢化の加速と人口減少の進行

日本の人口は減少基調に転じており、2050年頃には1億人を下回り少子高齢化が進むと推計されています。また、名古屋市においても2025年頃から緩やかに人口減少に転じ、少子高齢化も進行していくと推計されています。(図1-1、1-2)

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予測されています。(図1-3)

そこで、人の動きが減り、公共交通利用者とまちの賑わいが減少していくという悪循環を起こさせないため、まちが賑わい、交流が促進される交通政策が求められます。

※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。

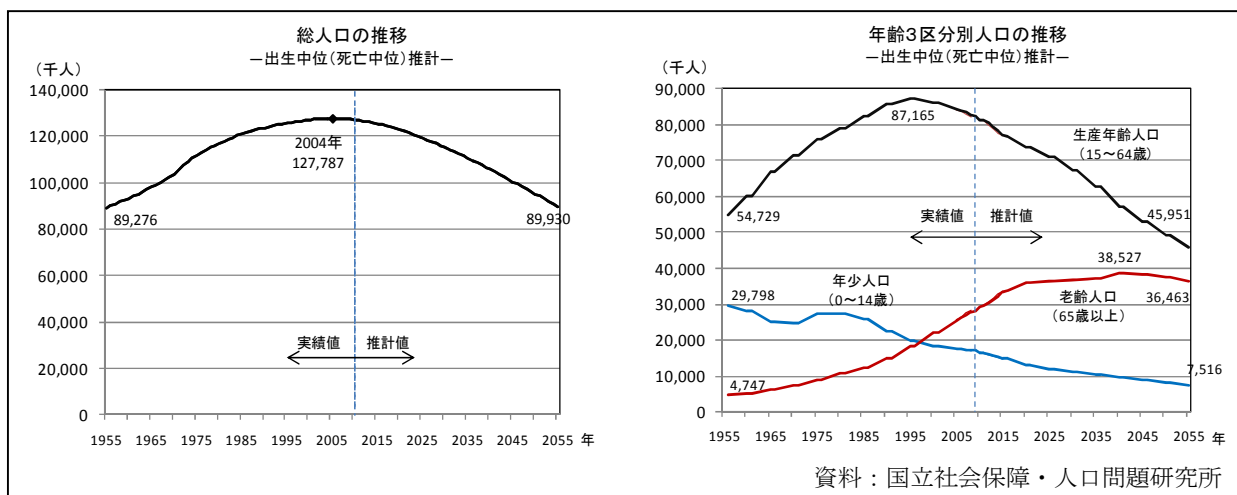


図1-1 日本の総人口及び年齢3区分別人口の推移

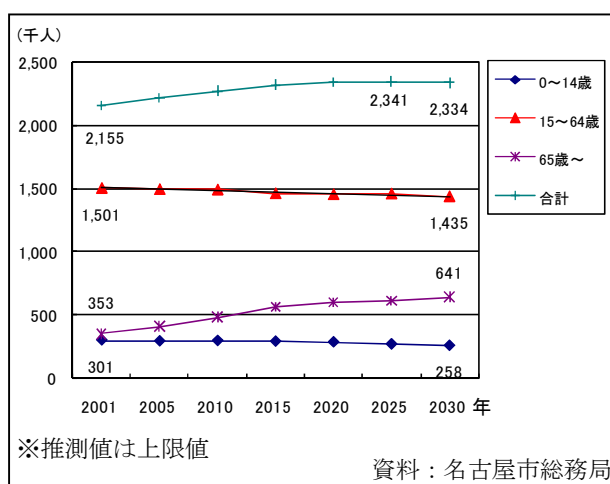


図1-2 名古屋市の人口の推移

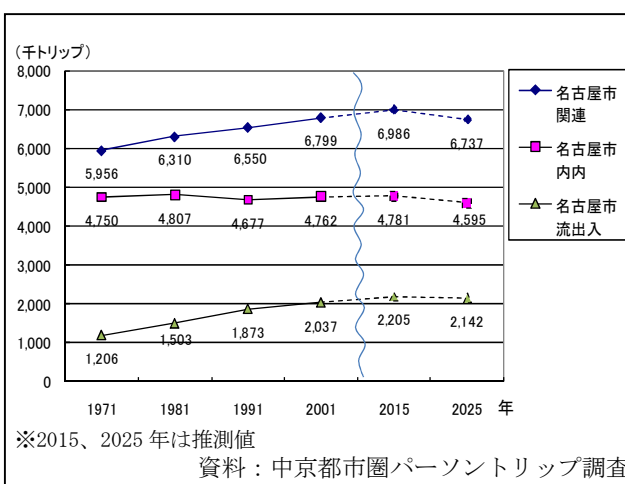


図1-3 名古屋市関連トリップ数の推移

(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1-4)

また、市内における交通事故死者数は減少傾向にあるものの、死傷者数は年間2万人を超える状態が続いています。今後、高齢者人口が増加することから、高齢者に配慮した安全対策が重要になります。(図1-5、1-6)

「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、やすらぎとうるおいが感じられる【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1-4 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

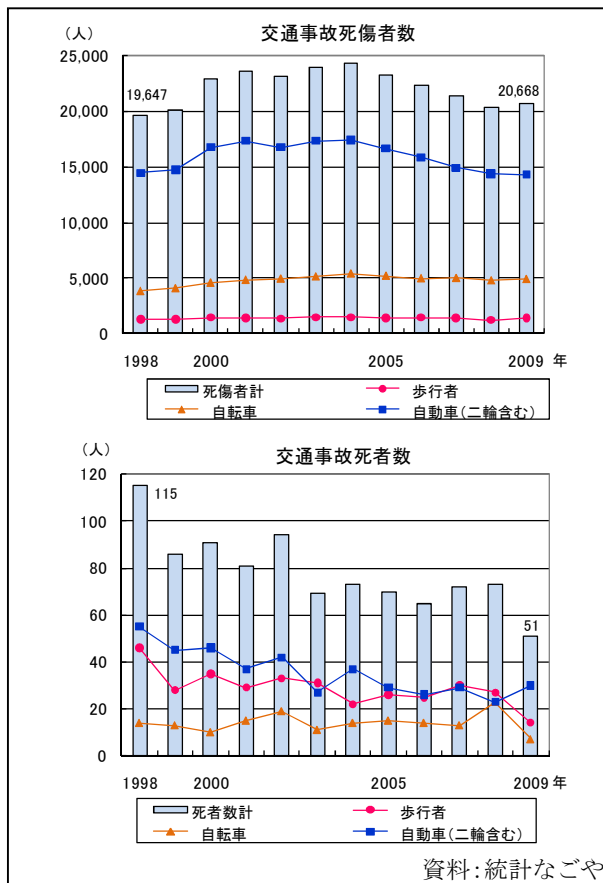


図1-5 市内の交通事故死傷者数及び死者数

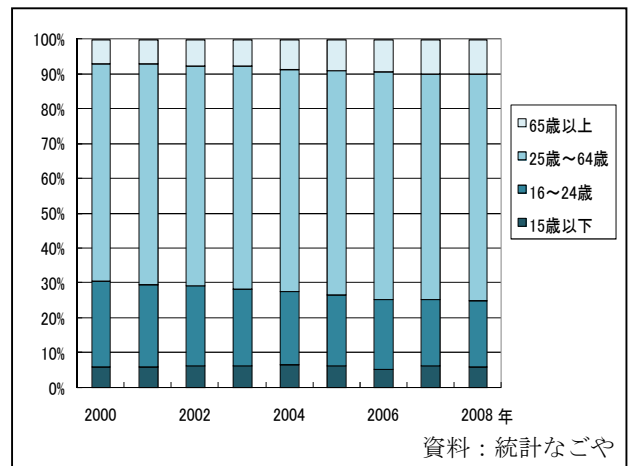


図1-6 市内交通事故の年齢別死傷者数割合

(3) 地域コミュニティの希薄化

単独世帯の増加等による世帯人員の減少など家族構成が変化しており、名古屋市においても単独世帯数が急増し、交通に関する行動についても変化が予想されます。(図1-7)

また、町内会への加入者が年々減少しており、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1-8)

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1-9)

そのため、社会参加活動などを支援し保障していく交通政策が必要となっています。

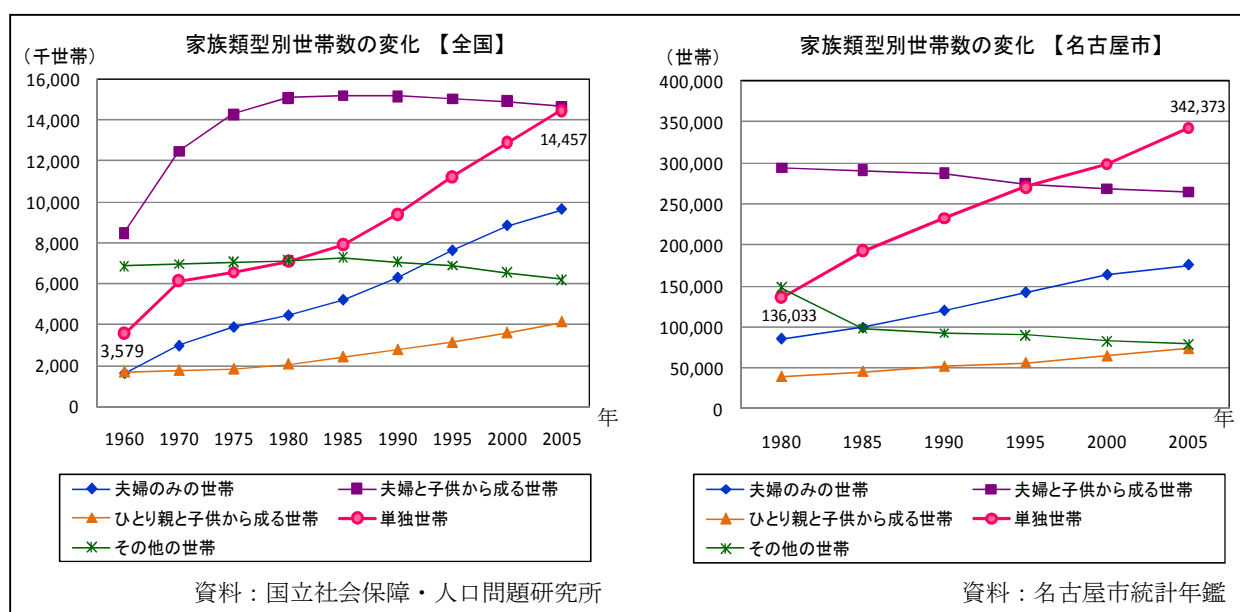


図1-7 世帯構成の変化

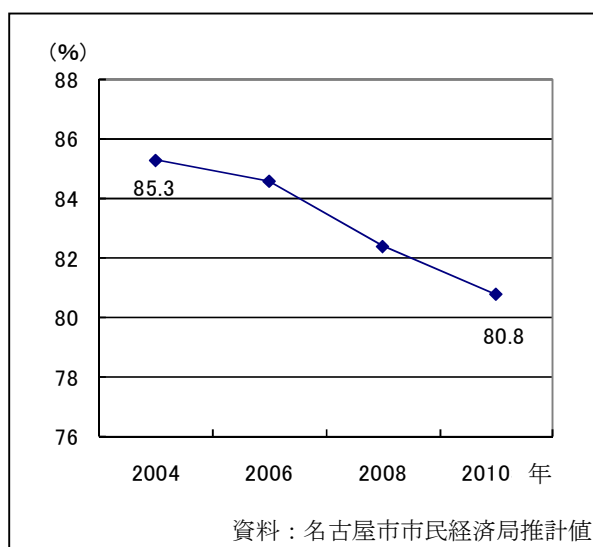


図1-8 市内の町内会加入率

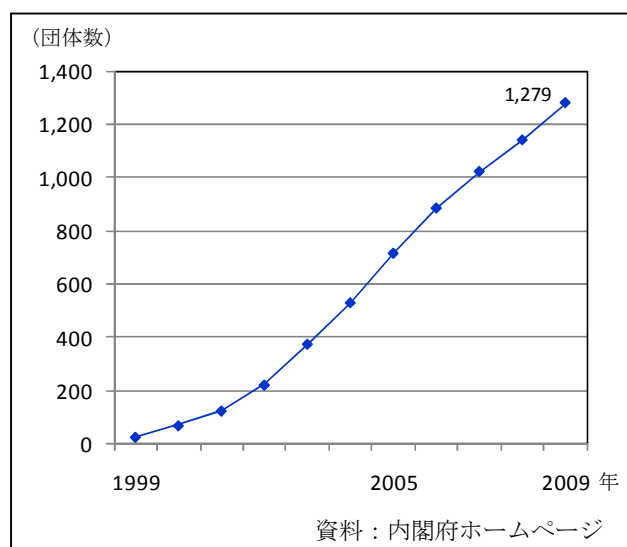


図1-9 愛知県におけるNPO認証数の推移

（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1-10、1-11、1-12）

今後、名古屋市が世界や日本の主要都市としての地位を確立していくためには、多くの人や企業を迎え入れることができる多様な都市機能の充実が求められるほか、都市間の連携や交流、円滑な物流を支えるための交通ネットワークを充実させる必要があります。

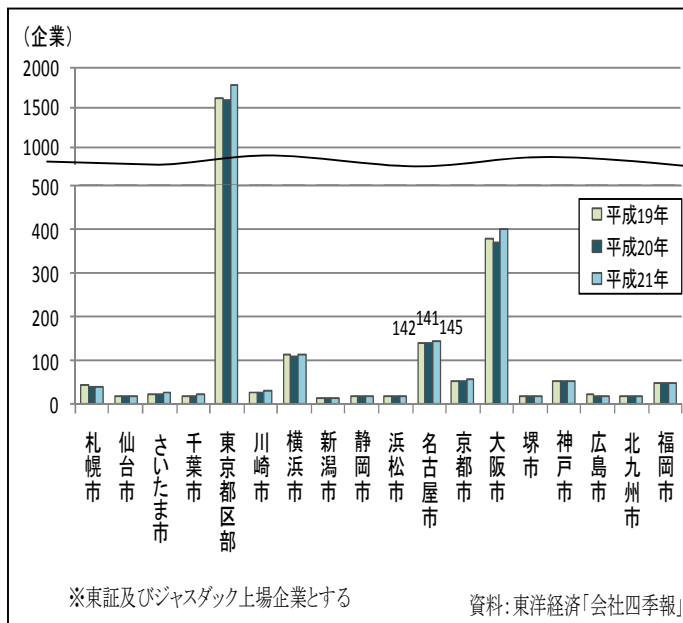


図1-10 政令指定都市における上場企業本社数

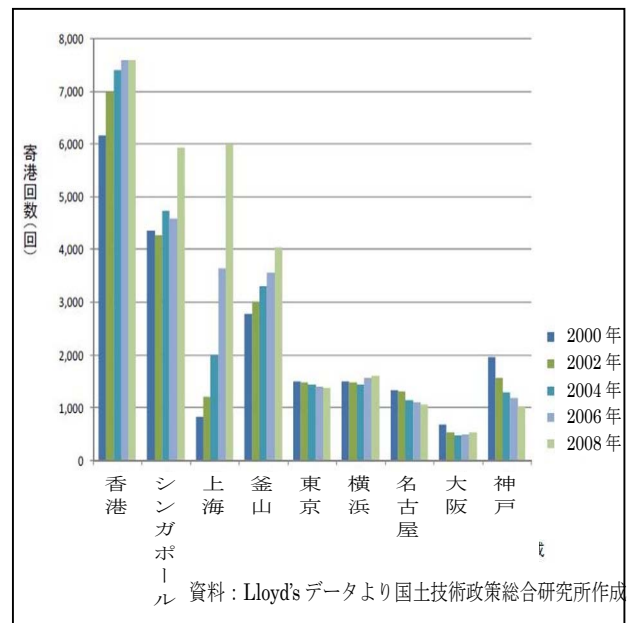


図1-11 欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移

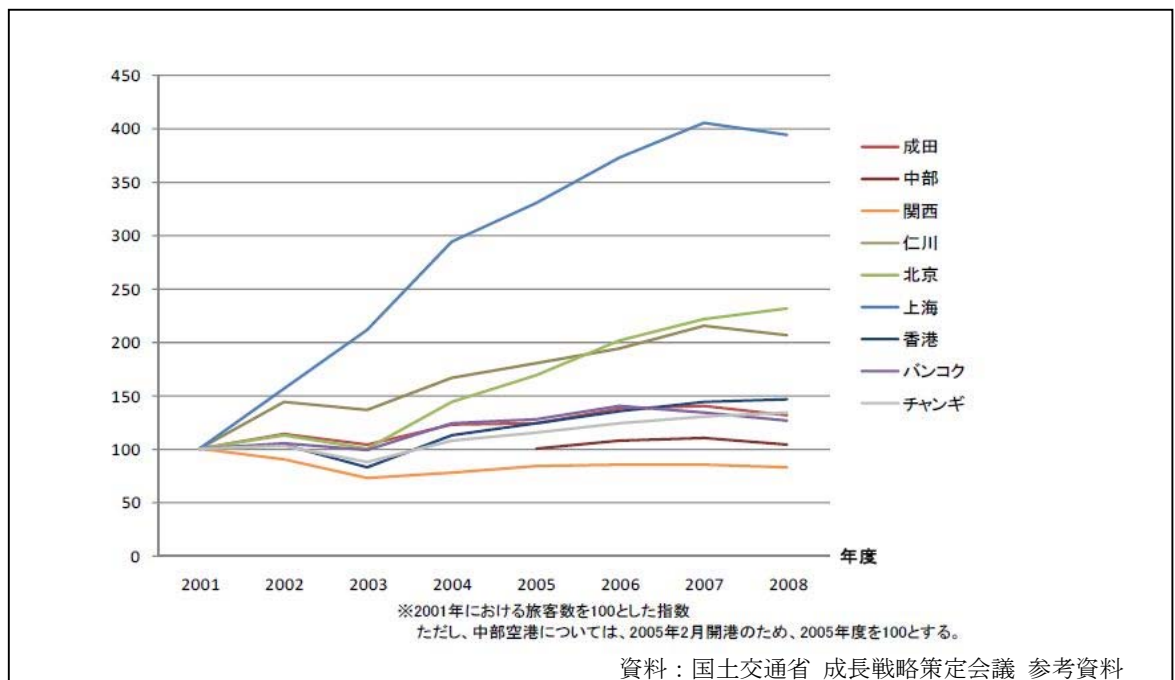


図1-12 アジアの主要空港における旅客数の推移

(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1-13)

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1-14、1-15)

このような状況から、自動車から公共交通への転換を引き続き促進させるなど、二酸化炭素排出量の削減が必要となっています。

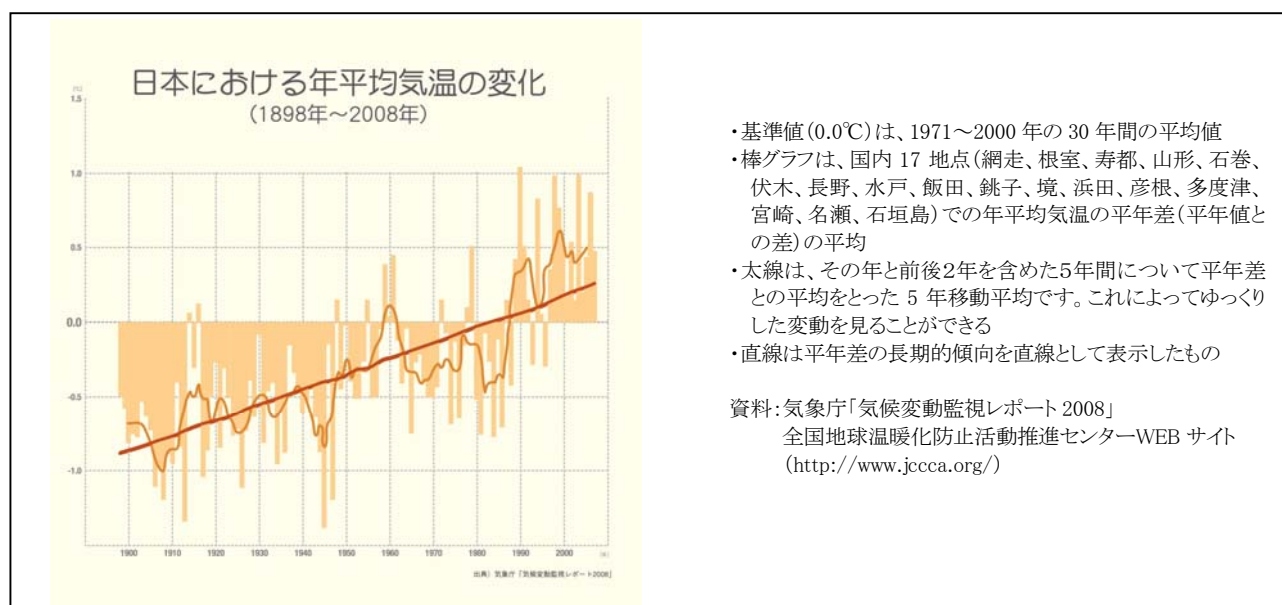


図1-13 日本の気温変化

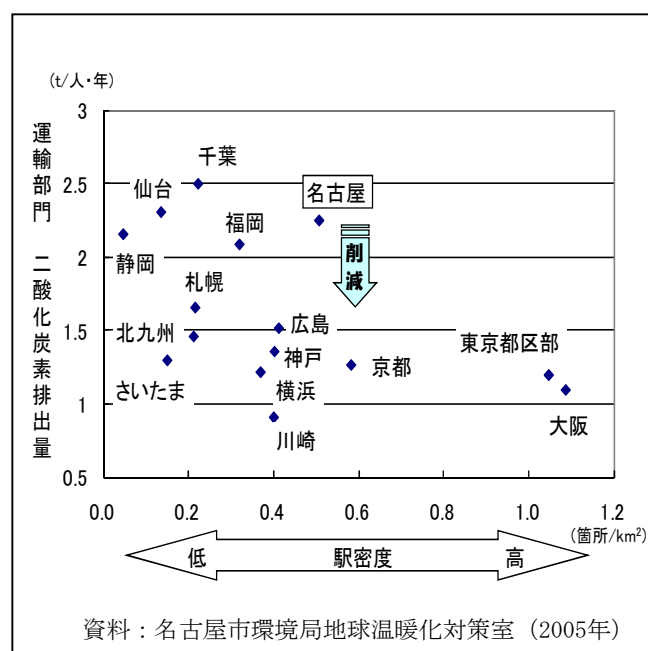


図1-14 駅密度と運輸部門の二酸化炭素排出量

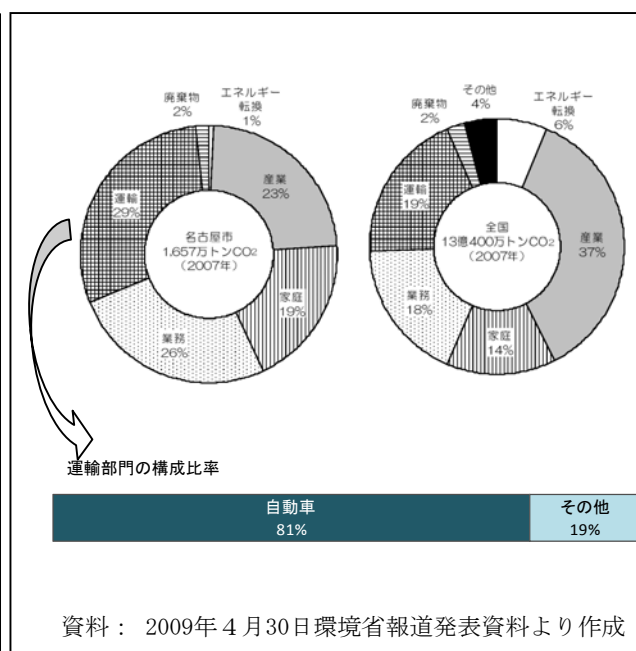


図1-15 名古屋市の二酸化炭素排出量の割合

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の地域公共交通活性化・再生総合事業による対応を進め、現在は交通基本法の制定に向けた意見の取りまとめ等を行っています。

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、高齢者や障がい者を含めた移動権への対応など、新たな交通に関する課題について考えていく必要があります。

表 1-1 関係法令と名古屋市の動き

法律施行など		名古屋市の動き	
2000	<u>交通バリアフリー法施行</u> ・公共交通機関施設・車両、旅客施設を中心とした一定地区における道路、駅前広場、通路などの整備 ・高齢者、身体障がい者等の公共交通機関利用による移動時の利便性・安全性の向上を促進		
2002	<u>道路運送法改正</u> （旅客乗合バス及びタクシーに関して） ・参入を免許制から許可制へ ・廃止を許可制から届出制へ ・運賃に関して、一定の範囲内で多様化が可能に	2002	福祉都市環境整備指針の改定 バリアフリー基本構想（金山、名古屋）
2003	<u>ハートビル法改正</u> ・対象建物を拡充。特定建物のバリアフリー化の義務化	2003	名古屋市障害者基本計画 バリアフリー基本構想（栄・久屋）
		2004	市バス地域巡回系統運行開始 「なごや交通戦略」答申
2005	<u>ユニバーサルデザイン政策大綱</u>	2005	名古屋市福祉有償運送運営協議会の設置
2006	<u>道路運送法改正</u> ・有償旅客運送制度の創設 <u>バリアフリー新法施行</u> ・ハートビル法と交通バリアフリー法との統合、施行。		
2007	<u>地域公共交通の活性化および再生に関する法律施行</u> <u>地域公共交通活性化・再生総合事業の開始</u> ・地域公共交通の活性化・再生のための地域における主体的な取組・創意工夫の総合的、一体的かつ効率的な推進	2009	バリアフリー基本構想（大曽根）
2010	<u>交通基本法の検討</u> ・移動権の保障と支援措置の充実 ・交通体系、まちづくり及び乗り物の低炭素化 ・地域の活力を引き出す交通網の充実	2010	あおなみ線活性化協議会の設置

1-3 名古屋の交通の現状

(1) 公共交通網

① 鉄道及び軌道網

鉄道系はJ R (東海道新幹線、東海道本線、中央本線、関西本線)、名鉄(本線、瀬戸線、常滑線等)、近鉄(名古屋線)、地下鉄、あおなみ線などがあり、都市間・都市内の交通を担っています。

軌道系は定時性・高速性の高いガイドウェイバスが運行しています。(図1-16)

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1-17)

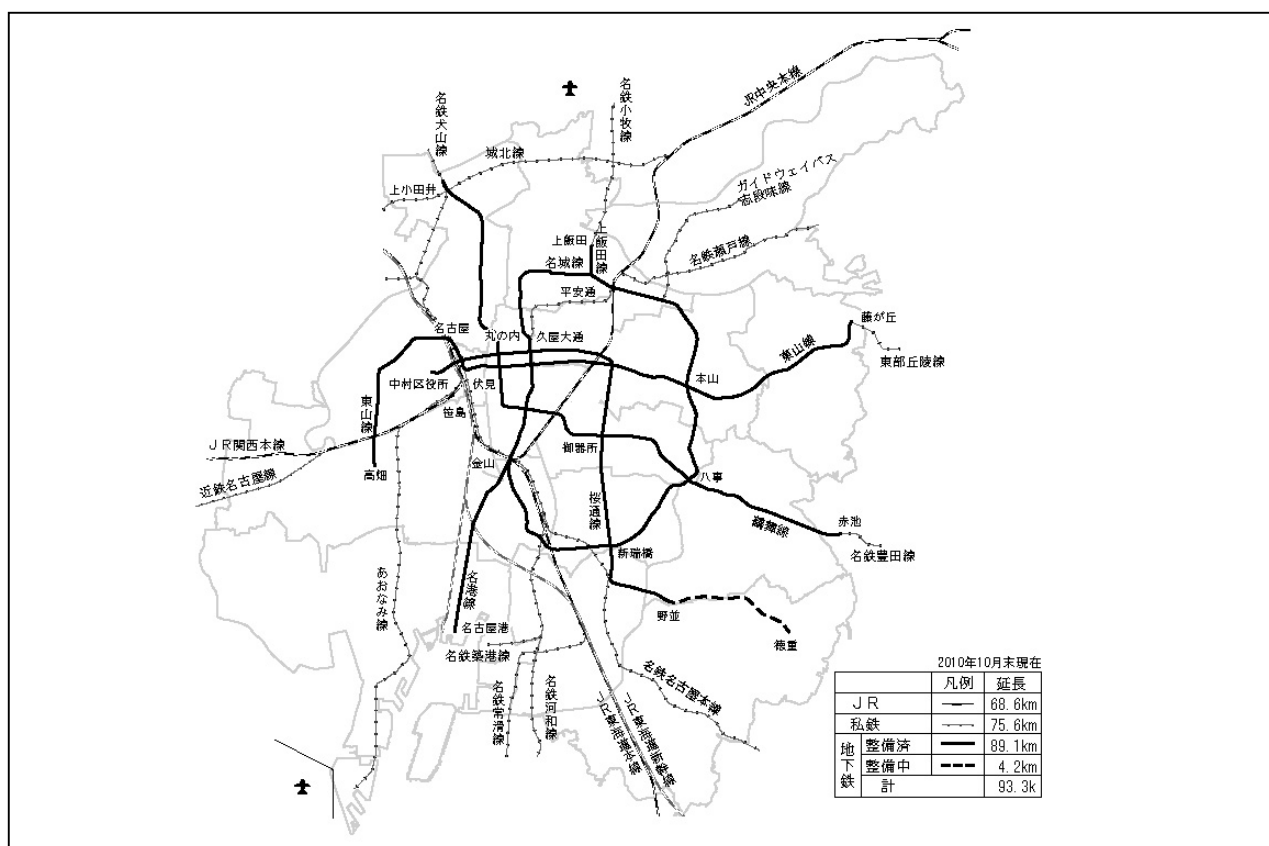


図1-16 鉄道及び軌道網の整備状況

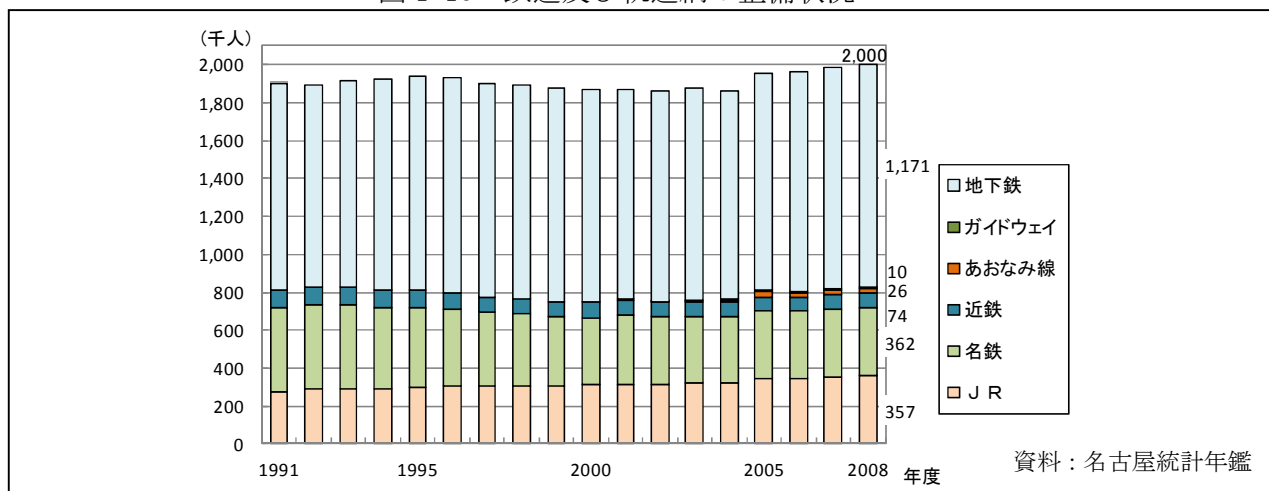


図1-17 市内の1日あたり鉄道乗車人員

② 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。一般バスのほか、区役所、病院など日常生活を支える地域巡回バスや都心ループバス、深夜バスなどが運行されています。また、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 1-18、図 1-19)

一方、名鉄バス、三重交通、J R 東海バスなどの民営事業者は、市外への路線バスや、名古屋都心から空港などへの高速バス、東京をはじめ全国への長距離バスを運行しており、都市間をつなぐ交通の役割を担っています。

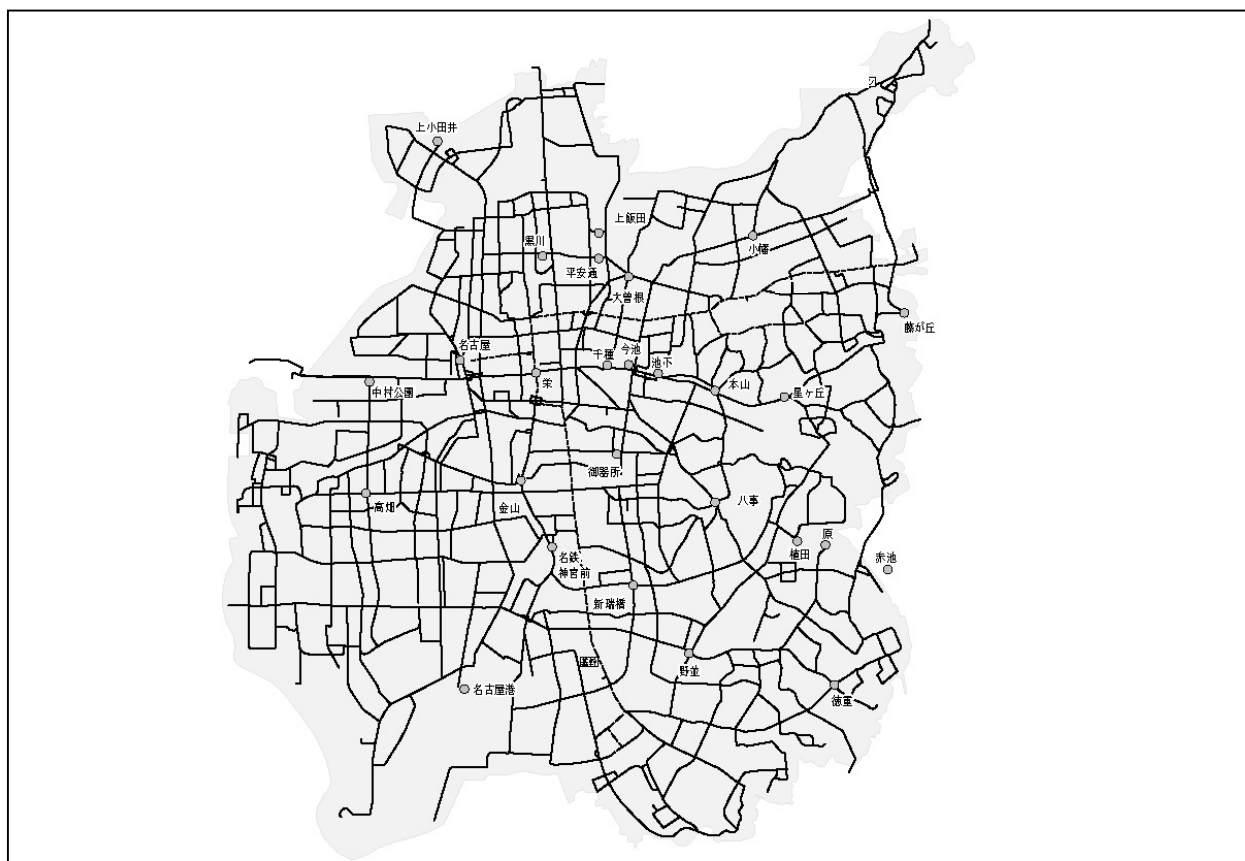


図 1-18 名古屋市バス路線図

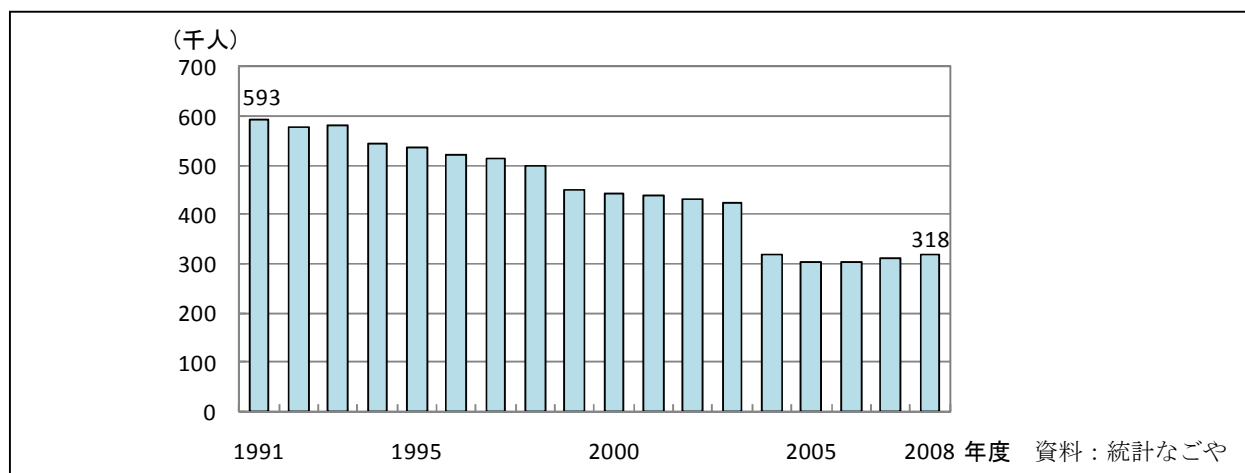


図 1-19 市内の1日あたり市バス乗車人員

名古屋市内の自動車専用道路網は完成が近づいており、高速名古屋環状2号線と名古屋都市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て段階的に構成・配置した整備が進められています。(図1-20)

高速名古屋環状２号線及び名古屋都市高速道路

都市計画道路

凡 例		延長
自動車専用部	供用区間 ※	41.5 km
	未供用区間（事業中）	24.7 km
一般部 （一般国道302号）	4車線 供用区間	33.3 km
	暫定2車線	16.2 km
	未供用区間（事業中）	10.9 km

※（内訳）
 東名阪自動車道：29.6 km（上社JCT～東名古屋IC間 1.4 km除く）
 伊勢湾岸自動車道：11.9 km

Year	名古屋高速道路の1日平均利用台数 (年度)	市内主要45地点の1日当たり交通量 (年)
1993	121	1,774
1994	130	1,810
1995	140	1,829
1996	150	1,800
1997	160	1,720
1998	160	1,720
1999	160	1,720
2000	160	1,700
2001	180	1,680
2002	200	1,680
2003	220	1,750
2004	230	1,750
2005	250	1,700
2006	260	1,550
2007	272	1,452

資料：名古屋高速道路…名古屋高速道路公社
主要地点交通量…愛知県警察本部交通管制課

※市内主要地点の1日当たり交通量は、交通管制センター車両感知器測定によるもので、各地点における自動車通過台数であり、二輪車は含まない。長期欠測、道路工事・感知器故障の欠測・異常データを含む。

12

(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 1-22）

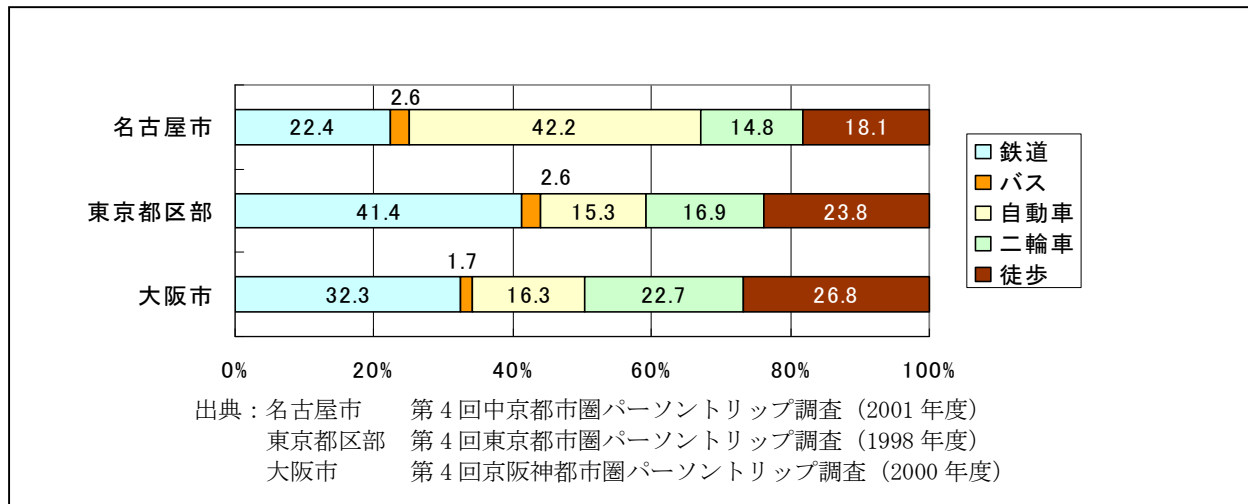


図 1-22 三大都市における代表交通手段割合

(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 1-23）

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 1-24）

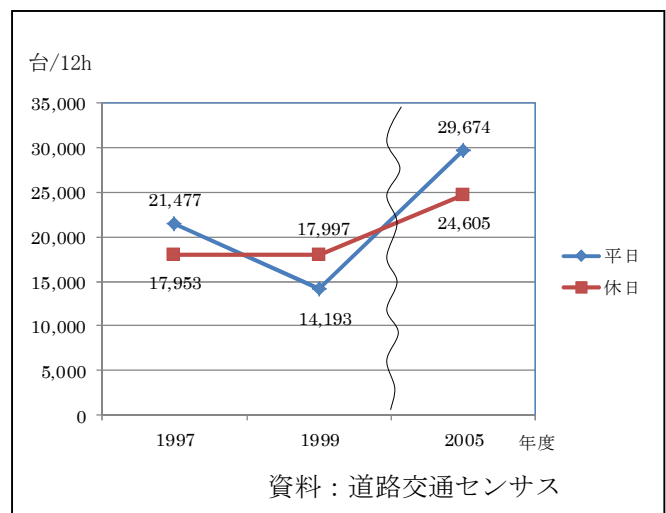
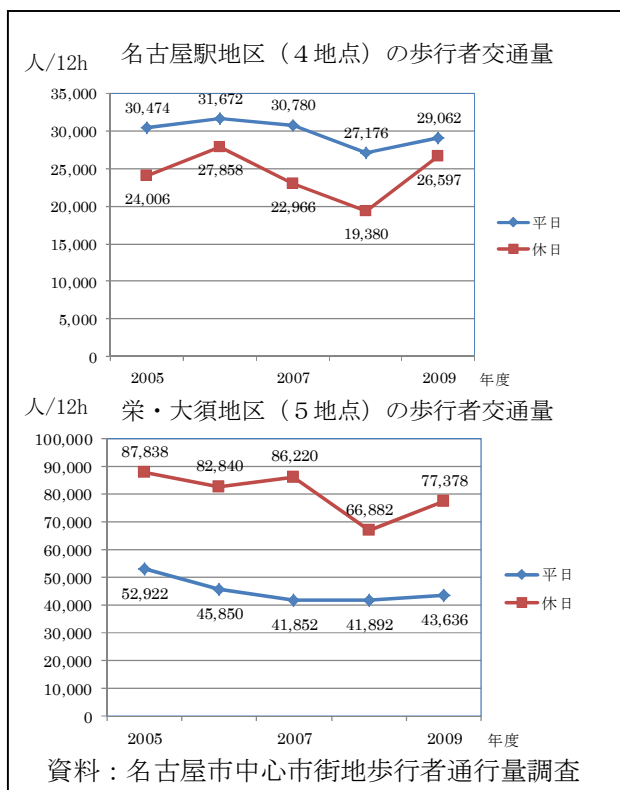


図 1-24 都心部の自転車交通量の推移

図 1-23 都心部の歩行者交通量の推移

1-4 なごや交通戦略の成果及び評価と課題

名古屋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適正なものにする必要があることから、2004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。

(1) 成果

「なごや交通戦略」で設定した、2010年までに公共交通と自動車の利用割合を「3：7」（2001年度パーソントリップ調査より）から「4：6」とする目標に対し、2007年度の交通行動簡易調査での利用割合は「36：64」でした。これは目標に近づく方向に進んだと評価できます。

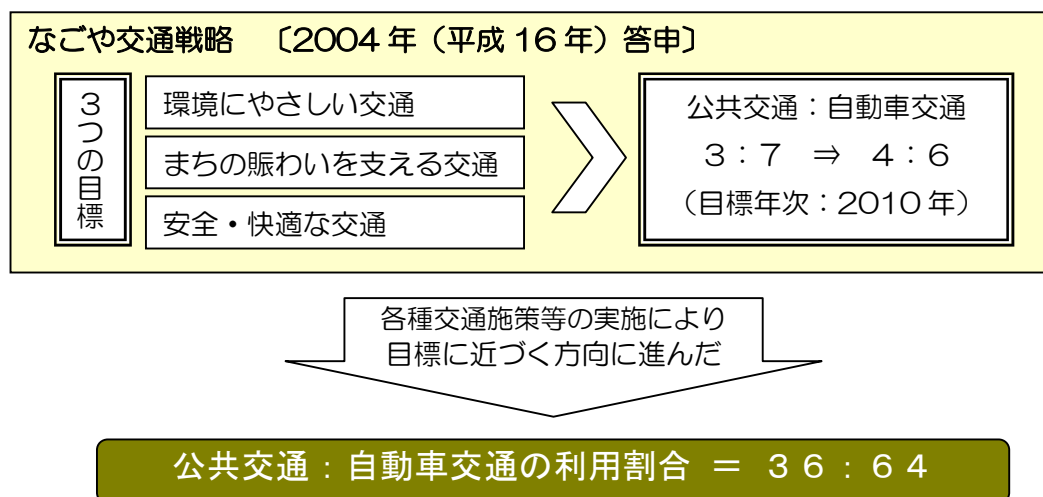


表 1-2 公共交通と自動車の利用割合（2007年度）

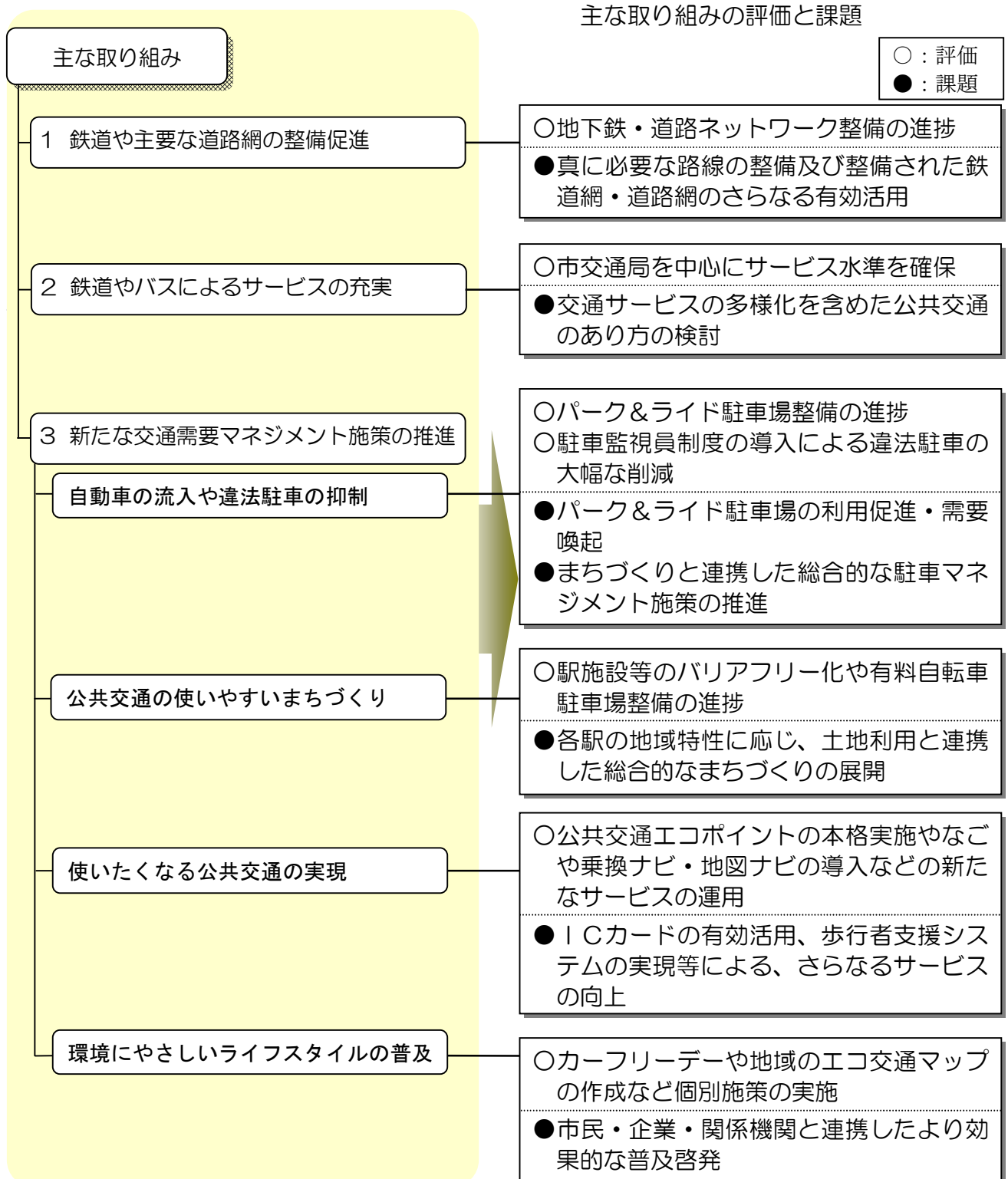
調査内容	交通手段や移動目的等に関する簡易調査
実施時期	2007年9月11日(火)から13日(木)まで
対 象	名古屋市民のうち3万人
回 収 数	4,981人(回収率16.6%)

交通行動簡易調査（名古屋市実施）より

(2) 評価と課題

① 短期的実施施策の評価と課題

「なごや交通戦略」で短期的実施施策に設定した取り組みについて整理すると、道路・鉄道の整備やパーク＆ライド駐車場整備、バリアフリー化等のハード施策についてはある程度進みましたが、ソフト施策については市民へより一層浸透させていく取り組みが必要です。



② パッケージ・プログラムにおける評価と課題

「なごや交通戦略」では各種施策をパッケージとして総合的に推進し、その展開を「都心」から「駅そば」そして「広域」へと拡大していくこととしました。

今後は、着実に進められてきた交通施設の有効利用や、まちづくりとより一層連携した交通施策の取り組みが求められます。

パッケージ・プログラム

○各種の施策をパッケージとして組み合わせ、総合的に推進することが必要

○まず都心で施策を重点的に展開し、次いで拠点的な鉄道駅周辺地域へ、そして市域全体へと、施策の対象区域を拡大していくことが有効

都心

名駅、栄等の名古屋の中心地域

- ・歩行者回遊性の向上とまちの賑わい醸成
- ・自動車の流入を抑制し、公共交通によって移動しやすい都心の形成

駅そば

駅勢圏を中心とする生活地域

- ・生活に便利なまちとなるよう、駅そばへの都市機能の集積
- ・駅での乗り換え利便性の向上や、交通情報サービスの充実を徹底

広域

都市圏を含む広域な範囲

- ・交通エコライフの定着をめざし、公共交通指向の都市圏へと誘導
- ・職住近接型の市街地形成

パッケージ・プログラムの評価と課題

○：評価
●：課題

○駐車監視員による違法駐車抑制
○パーク＆ライド駐車場の整備による自動車の流入抑制

- 都心部の自動車交通は減少傾向にあるが、道路利用は自動車中心
- 歩行者を中心とした賑わいづくりの視点から、都心全体の交通とまちづくり・空間利用についての市民等との合意形成
- 都心部の先導的な施策展開

○一部の駅では人口減少もみられるが、市全体では駅そば人口が着実に増加

- 各駅・地域の特性に応じ、土地利用を含めたきめ細かい施策の検討・実施や周辺開発予定地区での施策推進

○鉄道網・道路網の幹線ネットワーク整備の進捗
○交通エコライフを推進する様々な施策の実施

- 整備された鉄道網・道路網のさらなる有効活用
- ＩＣカードの活用などによるシームレスな広域交通の推進
- 交通エコライフのさらなる普及

1-5 なごや新交通戦略の策定

これまでに述べてきたことから、「なごや交通戦略」に続く新たな交通戦略の策定が必要となってきました。

なごや交通戦略の継承と発展

名古屋市は、これまで「なごや交通戦略」の3つの目標「環境にやさしい交通」「まちの賑わいを支える交通」「安全・快適な交通」を実現するため、鉄道や道路整備など都市基盤の充実を図るとともに、様々なソフト施策を市民の協力を得ながら展開してきました。

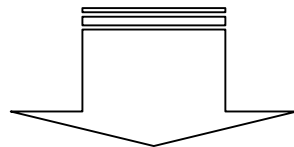
それらの施策の実施により、自動車から公共交通への転換が進みましたが、短期実施施策の目標年次である2010年を迎え、現段階における「なごや交通戦略」の成果と課題を整理するとともに、今後の対応方針を明確にする必要があります。

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、交通として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。



新たな交通戦略の策定が必要

第2章 なごや新交通戦略の提案

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

名古屋市では、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。

本答申を受けて策定される「なごや新交通戦略推進プラン（仮称）」は、中期戦略ビジョンの実現を支える個別計画のひとつとして位置づけられ、ビジョンにある交通分野に関連する施策と整合を図ります。（図2-1）

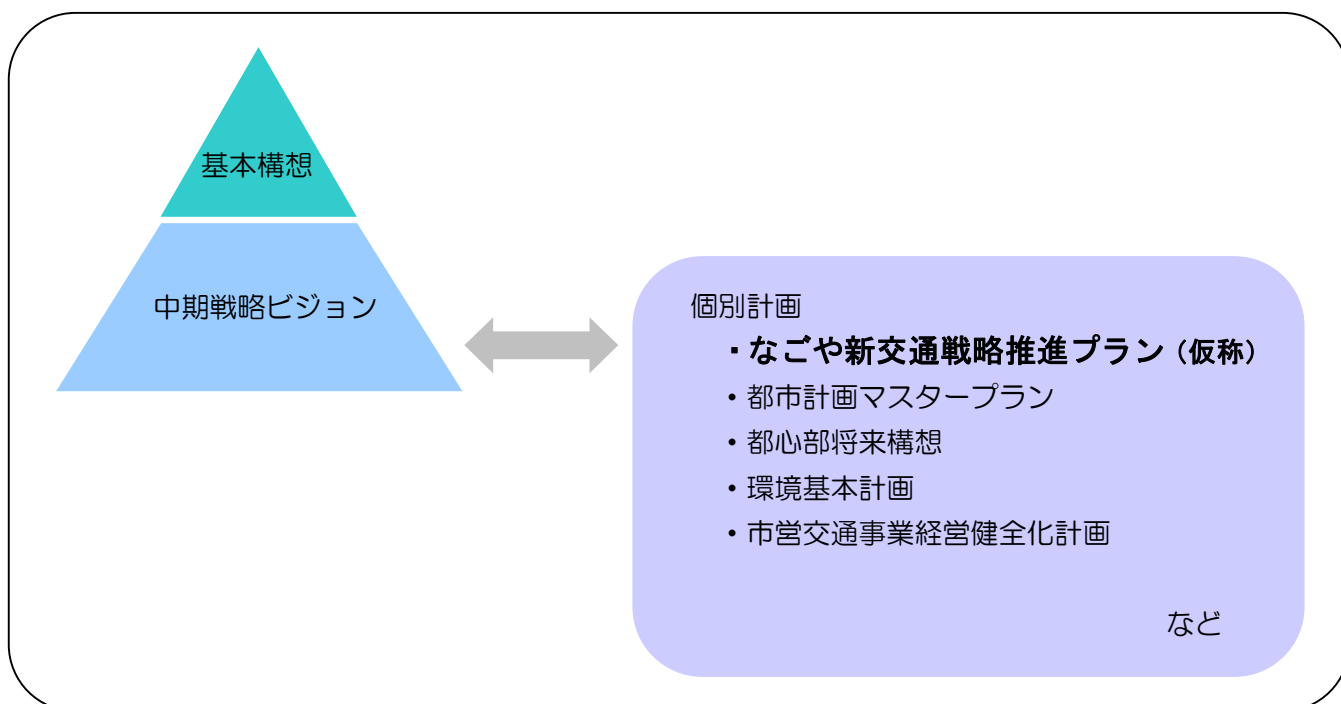


図2-1 計画体系図

中期戦略ビジョンに提示されている5つのまちの姿のもとに位置づけられた45の施策のうち、交通に関連する主な施策を以下に示します。

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

施策22 犯罪や交通事故の少ないまちをつくれます

（施策の展開）

- 1 犯罪が起こりにくいまちづくり
- 2 交通事故の少ないまちづくり

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）

- 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

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）

- 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

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）

- 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

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）

- 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

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）

- 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

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）

- 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

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）

- 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

名古屋市は、名古屋大都市圏の中核都市として、産業・経済・文化をリードするとともに、交流と連携を促進する拠点としての役割を強化していかなければなりません。

(図 2-2)

そのため、鉄道・空港・港湾など広域高速交通網の連携強化を図り、交流機能を高める交通基盤整備を進めていく必要があります。

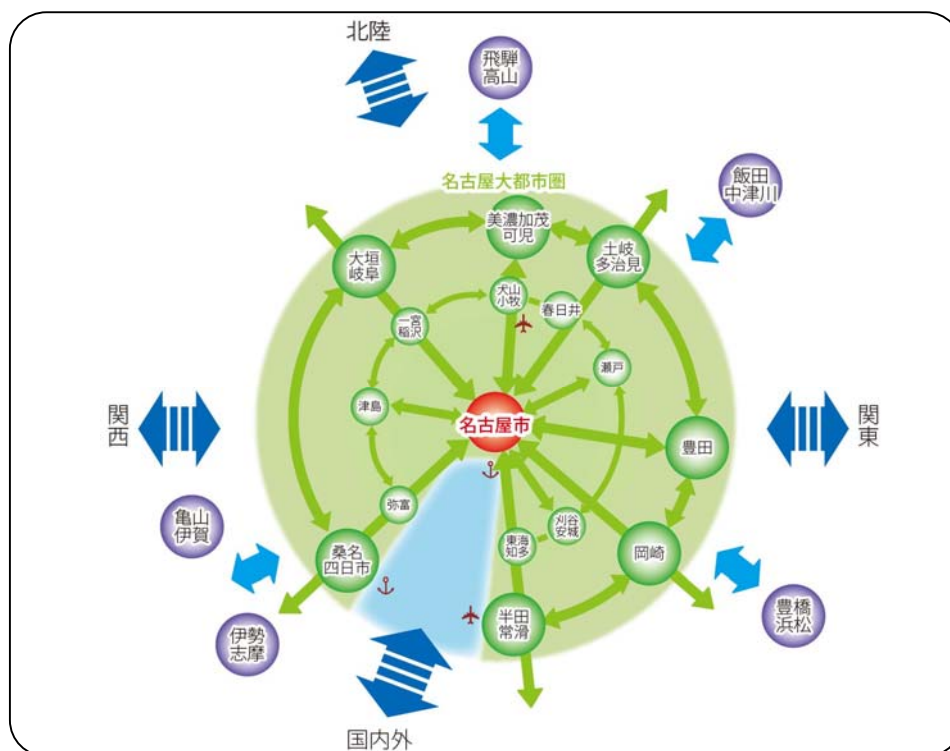


図 2-2 名古屋市から見た広域交通ネットワーク概念図

名古屋大都市圏において、都市圏内の一体的な発展を図り、持続可能で暮らしやすい都市を実現するためには、都市圏内の各都市がそれぞれの都市機能を集約しつつ連携することが必要です。

その中核都市である名古屋市においても、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、鉄道駅など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な密度で配置されるとともに、効果的に補完・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、鉄道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わせて、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求められます。

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」の実現を交通分野で支え、今後の成熟社会における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) 目標設定

「なごや新交通戦略」の目標については、時代の潮流の変化への的確に対応し、「中期戦略ビジョン」で示された方向性と整合性を図ることから、2004年の名古屋市交通問題調査会答申「なごや交通戦略」の目標である「環境にやさしい交通」、「まちの賑わいを支える交通」、「安全・快適な交通」を基本的に継承すべきと考えて、次の3つの目標を設定しました。

なごや新交通戦略 (諮問第3号答申:2010年)

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

目標年次については、長期的な見通しのもとに、10年後である2020年とします。

（４）求められる交通のあり方

安心・安全で便利な交通

人口減少・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。

そのため、人にやさしい視点を持った交通施設の整備や、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。

※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

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。

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を考えておく必要があります。

環境にやさしい交通

地球環境問題の深刻化が懸念され、その主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高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、市民も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。

また、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が、今後の交通基盤整備の基本的方針については、次のように考えます。

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、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。

よって、地下鉄新線整備については、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。

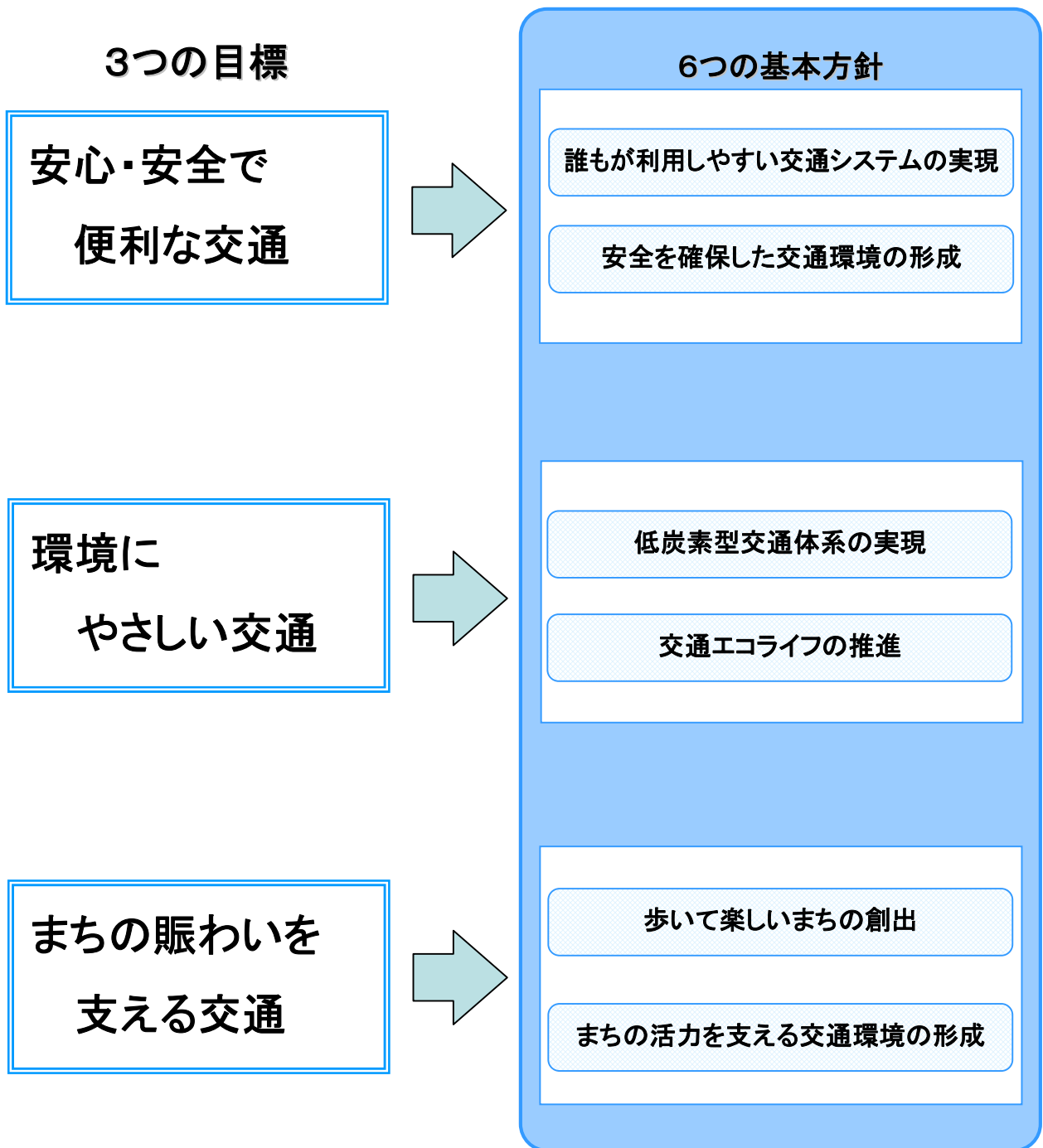
その他、公共交通サービスとして地域の特性を活かしつつ、まちづくりと連携した新たな交通システムの導入などについて、調査検討していくことが求められます。

都市計画道路の整備については、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高速名古屋環状2号線や名古屋都市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、幹線街路などについては、平成17年度に策定した「未着手都市計画道路の整備方針」に基づき着実に見直しを進めていくとともに、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

先に示した3つの目標を実現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した。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

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

- 誰もが安心して利用できる交通環境をつくるため、鉄道やバスなどの交通施設の利便性を高めるなど、利用しやすい公共交通サービスを提供する必要があります。
- 現状の公共交通のサービス水準を維持しつつ、公共交通サービスの利便性を高めるため、交通環境をできる限り向上させていく必要があります。
- 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を導入するとともに、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の検討が求められます。

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が求められます。
- 自転車、歩行を支援する新たな乗り物が安全に走行できるようにするため、専用走行空間の確保や、交通ルールやマナー向上のための取り組みが求められます。
- 近い将来発生が想定される東海・東南海地震による大規模災害や、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の整備が必要です。
- 環境にやさしく健康にも良い自転車利用者のため、走行空間の確保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の整備が求められます。
- 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が求められます。

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が必要です。
- 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も必要です。
- 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が必要です。

※報酬など、人や組織の意欲を誘引するもの

まちの賑わいを支える交通

歩いて楽しいまちの創出

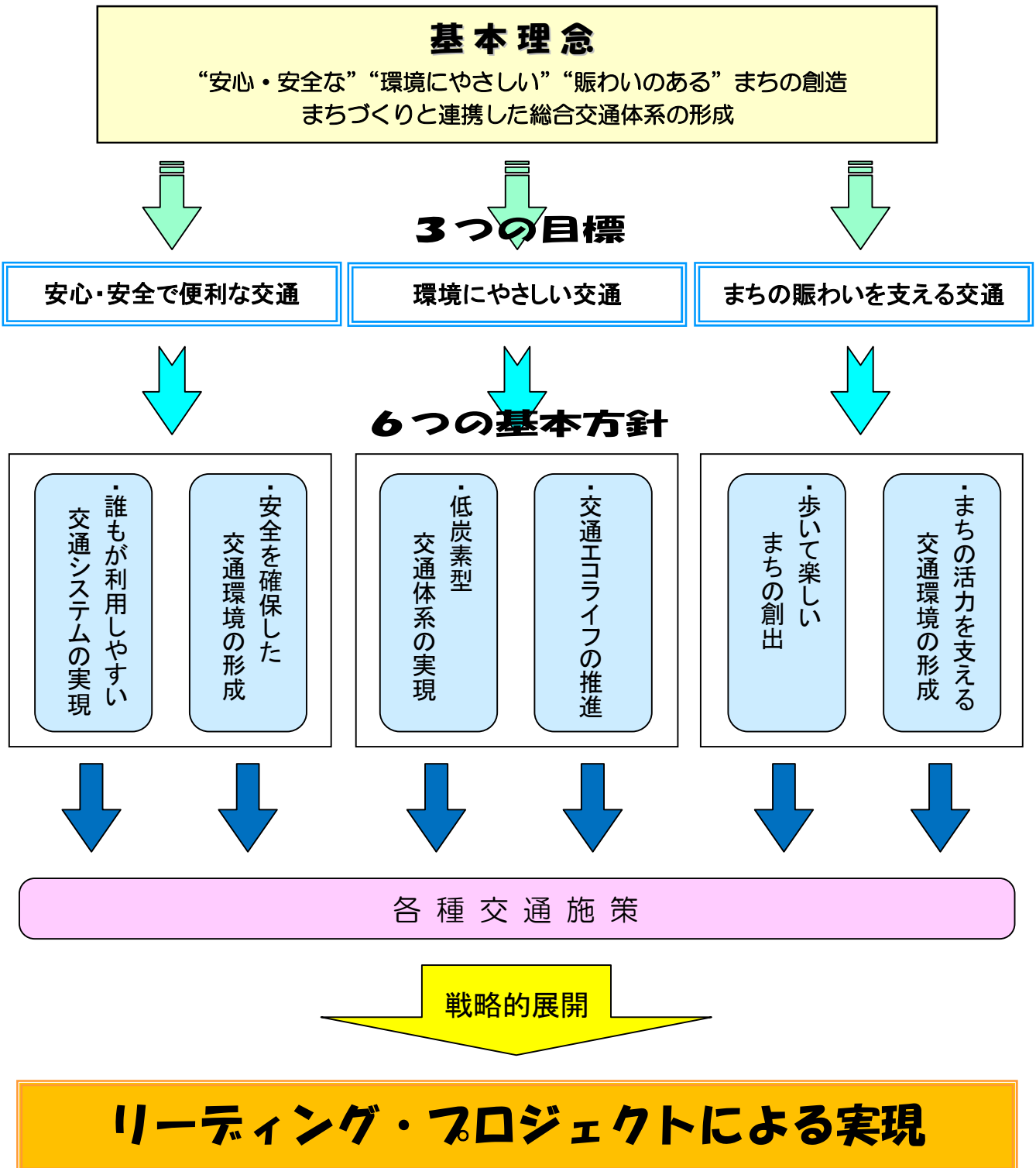
- 賑わいのあるまちを創出するため、道路空間を利用して市民が楽しみながら活動を行うなど、道路空間の多様な利活用を推進する取り組みが必要です。
- 歩いて楽しめる都心部にするため、歩行を支援するための短距離交通システムや、乗っても見ても楽しめるような新たな路面交通システムなど、都心部の回遊性を向上させる取り組みの検討が求められます。
- まちに安らぎと潤いを創出するため、広幅員道路を中心に樹冠の大きな街路樹によって緑で覆われた緑陰街路の整備や、花木や落葉樹など四季の移ろいを感じることができる沿道と一体となった緑の空間を整備するなど、市民の交流や憩いの場となる緑の空間を形成することが求められます。

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が求められます。
- 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再整備していくことが求められます。
- 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が求められます。

2-5 なごや新交通戦略の戦略的展開

「なごや新交通戦略」で掲げた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、なごや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 ‘みちまちづくり’
となごや新交通戦略

第3章

3-1 リーディング・プロジェクトの提唱

(1) なごやのまちと交通の特長

① 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)

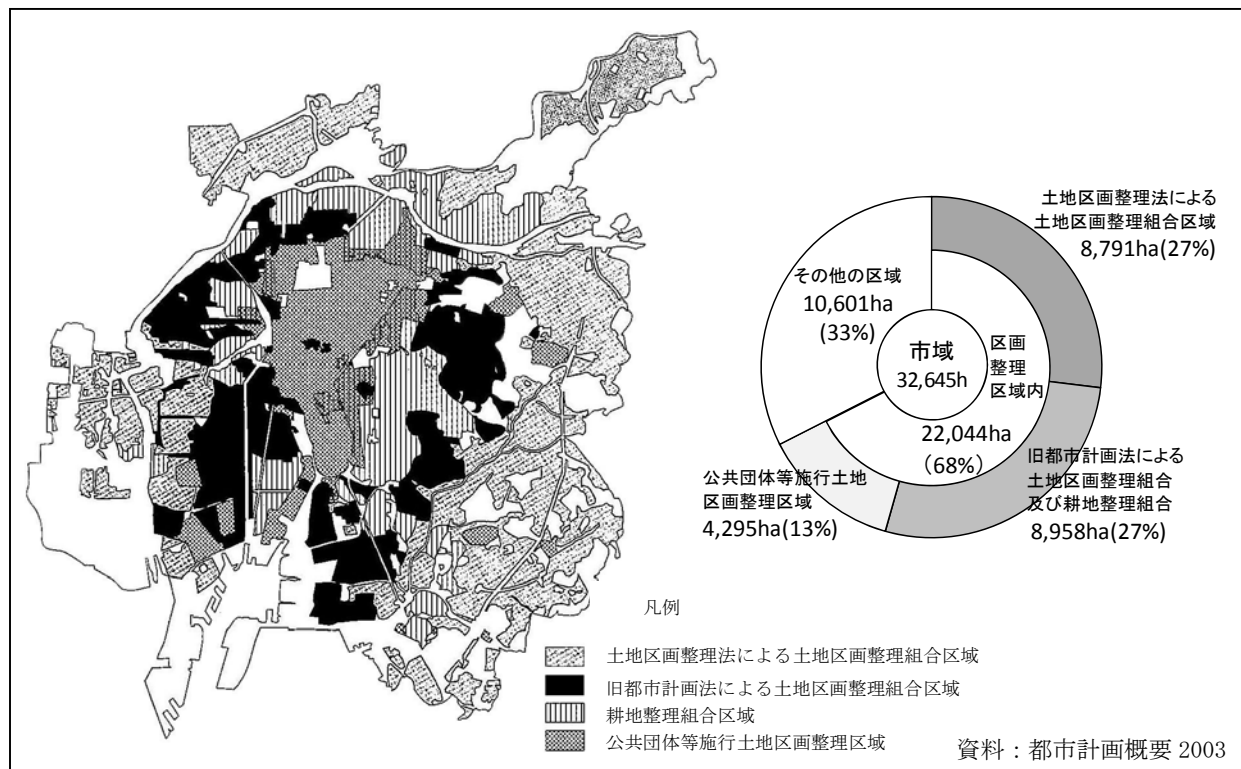


図3-1 土地区画整理手法による市街地の整備状況と施行面積

② 交通基盤の3大都市比較

高い水準の鉄道延長

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も導入され、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)

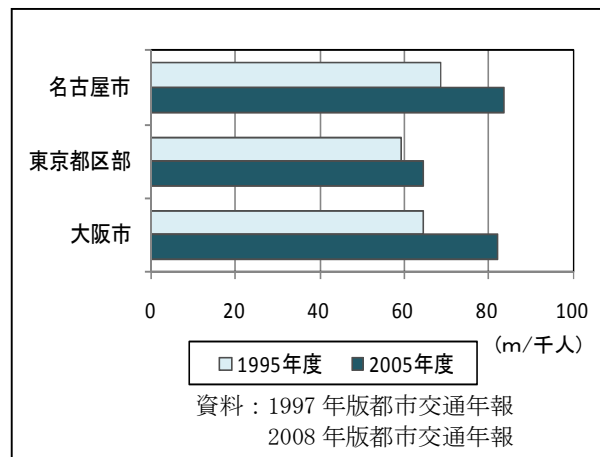


図3-2 3大都市の昼間人口千人あたり鉄道延長

高い水準の道路空間

高速名古屋環状2号線や名古屋都市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円滑な自動車交通流が確保されています。(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)

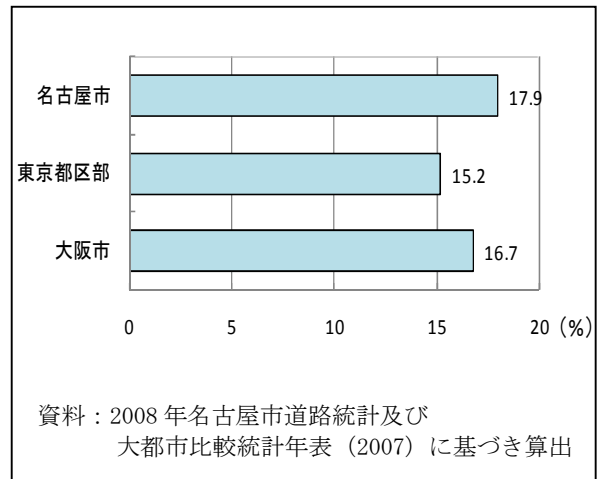


図3-3 3大都市の道路率

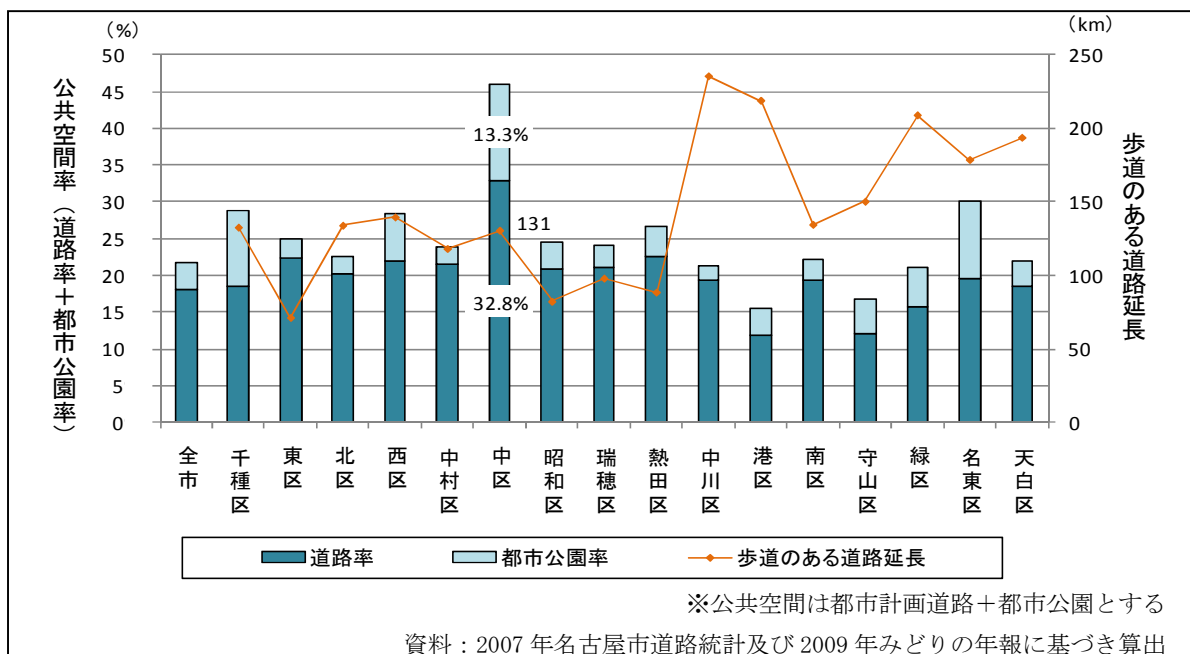


図3-4 行政区区域別公共空間率と歩道のある道路延長

③ 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。

名古屋市においても、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」の基本理念を実現し施策展開を図っていくためには、これまでのストックに着目して名古屋のまちの特長を十分に発揮させることが必要です。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が見直され、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、賑わいと活気がもたらされます。

道路が変わればまちが変わります。

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 ～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、人にとって快適かつ憩いのある空間を創り出すことが可能となります。

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られます。

リーディング・プロジェクト

みちを**新たな交流社会**を支える空間に…**道路空間**を時代に対応した使い方へと**再配分**

道路が変わればまちが変わる

まちが変われば交流が促進される

そしてライフスタイルが変わる

みちまちづくり

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』」

賑わいづくりの先進事例

現代の日本における過度な自動車依存社会から脱却するには、ヨーロッパなどで成功した環境にやさしい交通体系に転換する必要があると考えます。

ヨーロッパの各都市では、都市部に流入する自動車による大気汚染や交通渋滞、交通事故など都市活動の停滞を招くことを経験したほか、自動車中心社会のマイナス点や自動車社会の限界を認識しました。また、まちの中で人は隅に追いやられ、都市空間の大部分を自動車が占めていることに気付きました。

そこで、中心市街地の自動車の乗り入れを規制する一方、道路空間を環境にやさしい交通に再配分し、自転車レーンの設置やトランジットモールを実施するなど、人を中心とした空間を創出することで、中心市街地の再生に成功しています。



トランジットモールの整備事例
(フランス・ストラスブール)



自転車レーン設置の事例
(フランス・パリ)

3-2 地域公共交通計画（LTP）

需給調整規制の廃止

公共交通サービスは、市民の日常生活における移動手段として重要な役割を担ってきましたが、モータリゼーションによるマイカーの普及などにより、公共交通を運営する交通事業者の経営は悪化し、合理的な経営が求められてきました。

ところが、21世紀に入って運輸需給調整規制が廃止されることとなり、2002年（平成14年）道路運送法改正に伴い、乗合バスについても規制緩和により路線の参入・退出が原則として自由となり、公営・民営を問わない市場原理のもとで自由競争となりました。

その結果、多くの不採算路線の撤退が相次いだことから、市民の移動手段を確保しモビリティを保障するため、自治体の行政がより主体的な役割を果たすことができる計画の策定が求められることとなりました。

交通問題調査会からの答申

調査会では、市長の諮問に応じ、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について、1981年（昭和56年）の「第一次答申」から1997年（平成9年）の「第四次答申」まで、主に市営交通事業のあり方を通して、市民の日常生活における移動手段の必要性について審議を重ねてきました。

また、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について、2004年（平成16年）に「なごや交通戦略」として答申しました。

そして今回、「新たな交流社会を支える交通施策の推進について」という諮問を受け、過去の答申内容や需給調整規制の廃止を踏まえて、改めて地域公共交通サービスのあり方について、その方向性を明らかにすることが必要となりました。

公共交通サービスと行政の役割

成熟社会と言われる今日の地域社会においては、福祉の充実の観点からも、文化創造の観点からも、さらには新しい産業の創出の観点からも、市民の地域における円滑な交流が重視されなければなりません。

そのため、行政が公共交通サービスの提供に責任を持つという観点から、市民のモビリティを保障し、公共交通サービスを確保することや、楽しく安全に歩けるまちとなるために、速やかに地域公共交通計画を策定する必要があると考えられます。

3-3 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、国際交流の場となる「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

高速名古屋環状2号線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、広域的都市間の交流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り、「なごや新交通戦略」を全市的に浸透させていくことにつながると考えます。

(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

- ▽ 自動車の過大な流入を抑制し、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するとともに、新たな交通システムの導入などを行うことにより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

みちまちづくり	○ オープンカフェやトランジットモールの整備など、道路空間再配分による賑わい空間の創出 ○ 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 ○ 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）導入の調査・検討 ○ 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	○ 駐車場の集約や配置を見直すなど、総合的な駐車マネジメントの推進 ○ 都市機能の一翼を担う物流システムの円滑で効率的な道路環境の整備



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)



名駅ちょ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	○ 歩行空間の拡充や自転車走行空間の整備 ○ 交通施設における移動の円滑化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導入の調査・検討
各種交通施策	○ 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



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)



大曽根西駅前広場



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	○ あんしん歩行エリア内などにおいて、通過交通を排除した歩行者・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	○ 乗合いタクシーやコミュニティバスなど、より柔軟な交通サービスの導入を図り、自動車のみに頼らない多様な公共交通サービスの提供 ○ 公共交通機関を利用しづらい地域に暮らす市民へ、交通バウチャーなど移動手段を支援する制度の検討



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)



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」)

3-4 「みちまちづくり」の地域展開と施策例

地 域		都心部	拠点駅そば	生活圏
主な対象空間		名古屋駅周辺から栄周辺を中心とした地域	主要鉄道駅の駅勢圏を中心とした地域	都心部、拠点駅そば以外の主に住居系の地域
コンセプト		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	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	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
3つの目標と6つの基本方針	安心・安全で便利な交通	・道路空間再配分 ・ITS ・バリアフリー	・道路空間再配分 ・ITS ・バリアフリー	・道路空間再配分 ・ITS ・歩車共存道路 ・乗合いタクシー ・コミュニティバス ・交通バウチャー
	誰もが利用しやすい交通システムの実現			
	安全を確保した交通環境の形成			
	環境にやさしい交通	・カーシェアリング ・公共交通エコポイント ・モビリティマネジメント	・P&R、C&R ・シームレス ・カーシェアリング ・公共交通エコポイント ・モビリティマネジメント	・カーシェアリング ・エコ交通マップ ・モビリティマネジメント
	低炭素型交通体系の実現			
	交通エコライフの推進			
	まちの賑わいを支える交通	・オープンカフェ ・トランジットモール ・LRT、BRT ・ちょい乗りバス ・コミュニティサイクル ・駐車マネジメント ・荷捌きスペース ・道路緑化	・コミュニティサイクル ・駐車マネジメント ・LRT、BRT ・道路緑化	
	歩いて楽しいまちの創出			
	まちの活力を支える交通環境の形成			

【施策例説明】

I T S (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。

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。

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。

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。

モビリティマネジメント (Mobility Management、略称 MM)

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み。

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。

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。

L R T (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。

B R T (Bus Rapid Transit の略)

輸送力の大きなノンステップバスの投入、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。

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。

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。

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。

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。

P & R (Park and Ride「パークアンドライド」の略)

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。

C & R (Cycle and Ride「サイクルアンドライド」の略)

レンタサイクル、コミュニティサイクル、マンションにおける共有自転車等、1台の自転車を複数の人が共同で利用するシステムの総称。

シームレス

乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消すること。

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。

乗合いタクシー

交通手段に不便を来しているなど複数の住民が、自宅や指定場所から目的地まで、1台のタクシーに相乗りして公共交通の一つとして利用するもの。

コミュニティバス

住民の移動手段を確保するため、自治体などが運行する路線バス。

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。

エコ交通マップ

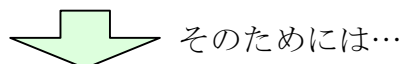
交通エコライフを実践するための手助けとして、バスや地下鉄のルート、歩いて楽しいところ、自転車のおすすめルートなどを落とし込んだマップ。

第4章 なごや新交通戦略の実現に向けて

4-1 取組方針

目標に向かって

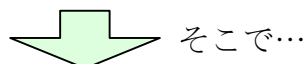
「なごや新交通戦略」は、2020年を目標とする10年間という期間で、なごやのまちが基本理念に掲げたまちとなるために、課題や問題点を整理した上でこれを解消し、目標に向かって精力的に取り組んでいく必要があります。



そのためには…

まちづくりとの連携

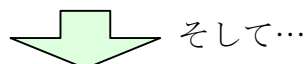
「なごや新交通戦略」の推進にあたり、名古屋市の新たな総合計画である「名古屋市中期戦略ビジョン」の実現に向けて、市政の各分野において策定される個別計画と整合を図りながら各種の交通施策を着実に推進し、まちづくりと連携した視点で取り組んでいくことが重要です。



そこで…

多様な主体の参画

「なごや新交通戦略」の実現の要となる‘みちまちづくり’を戦略的に推進していくためには、日常的に公共交通機関を利用する市民・企業、NPO及び利害関係者（ステークホルダー）などの団体が、まちづくり計画や実施に主体的に参画していくことが必要です。



そして…

連携と協働

「なごや新交通戦略」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、今までの行政のみの主導ではなく、多様な主体の参画による市民・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）※」などの取り組みが必要です。

そのことが、「なごや新交通戦略」を持続可能な取り組みとして発展し展開させていくことにつながります。

※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り組み。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。

4-2 市民・交通事業者・行政の役割

【市民の役割】

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

「なごや新交通戦略」では、まちづくりと連携した総合交通体系の形成を目指しており、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ほか、施策の達成が期待できます。



行動

くるまのかし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」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、安全と信頼の確保のため、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高い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。

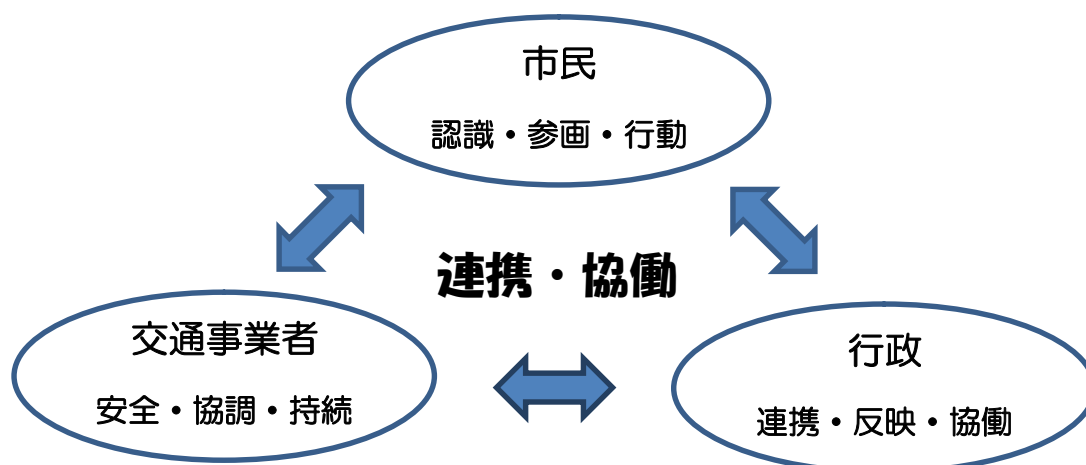
反映

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もっと関心を持ち、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」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・協調しながら協働して取り組むことが大切です。



4-3 成果指標設定の基本的考え方

2020年（平成32年）を目標年次とする「なごや新交通戦略」に掲げた目標の達成状況を確認するために、必要な成果指標を以下の視点を念頭に置いて、基本的な考え方を提案します。

成果指標設定の視点

- ・ 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

指標の設定

【アウトプット指標】

施策を実施することによって得られた成果物・活動量を表す指標

【アウトカム指標】

目標・方針に基づく施策を実施することによって得られた効果を表す指標

進行管理

指標を設定し、その結果に基づき効果検証を行った上で目標や基本方針、各種施策が妥当であるかを適時確認するとともに、継続して目標管理を行っていくことが必要です。

4-4 今後の課題

厳しい財政状況の中で、道路などの公共施設整備は、「建設」から「維持管理」していく時代へと変化しているため、これからも安心して利用し続けていくために、効率的な更新計画や公共施設の長寿命化を図っていくことが求められます。

また、各種交通施策の費用対効果の検証や選択と集中による、効果的な予算執行が求められます。

公共交通は、あらゆる人に対して公平な活動機会を保障するとともに、利用者の費用負担によって事業が成り立っています。しかし、自動車利用の増大、景気や経済の低迷などにより、交通事業者の多くは厳しい経営環境を強いられています。

そこで市民は、公共交通サービスの運営と経営について、利用者の一人として運賃を支払うことにより公共交通サービスを確保しているという側面と、納税者の一人として公共財源の補填により公共交通サービスを確保しているという側面があるという認識をもつことが大切です。

このようなことから名古屋市においては、総合計画となる「名古屋市中期戦略ビジョン」や「都市計画マスタープラン」と整合性のある体系的総合交通政策として『地域公共交通計画（LTP）』の策定を検討し、めざすべき名古屋の姿を市民に示して、公共交通サービス水準を確保し向上させていくことが重要な課題です。

おわりに

「新たな交流社会を支える交通施策の推進について」という名古屋市長からの諮問を受けて、これまで名古屋市交通問題調査会で議論を重ねてきた結果、現代社会における諸問題や時代の潮流に対応した「なごやらしさ」を醸し出す戦略となるよう、なごやの特長であるゆたかな道路空間を最大限に活かし、総合交通体系と連携したまちづくりを、「なごやらしいモデル」としてここに「なごや新交通戦略」を提案することができました。

この戦略の推進にあたり、10年後のなごやのまちの姿を展望し、市民と交通事業者と行政が一致協力して「なごや新交通戦略」を展開することにより、新しい名古屋の交通とまちを創り出し、誇りをもって次世代へ継承していただくことを期待します。

用語集

アウトカム指標

施策・事業を実施することによって発生した効果・成果（アウトカム）を表す指標。

アウトプット指標

事業を実施することによって直接発生した成果物・活動量（アウトプット）を表す指標。

移動権

誰でも交通機関を使って自由に移動できる権利。フランスでは 1982 年に「国内交通基本法」が制定され、「すべての利用者の移動する権利、交通手段を選択する自由」として交通権が明記されている。

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 の範囲をいう場合が多い。

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）。

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。

カーフリーデー

市街地にクルマを乗り入れないようにして生まれる都市環境の変化を、市民たちに体験してもらうことで地球環境問題、都市交通問題の改善を考えるために開かれる社会啓蒙イベント。1998 年フランスのラ・ロッシュェルで社会実験「車のない日」として生まれ、ヨーロッパを中心に 1000 都市以上が参加する世界的なイベントである。

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。

交通基本法

移動に関する権利を明確にし、交通についての基本理念を定め、国、地方公共団体、事業者及び国民の交通についての基本理念に係る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を定めるもの。公共交通を維持・再生し、人々の移動を確保するとともに、人口減少、少子・高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題にも対応する。2011 年通常国会へ提出するため、現在検討を行っている。

交通結節点

異なる交通手段等を相互に連絡する乗り換え・乗継施設のこと。具体的には、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などが挙げられる。

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)。

職住近接型

職場と住居が近い環境のことであり、ゆとりある生活を実現し、長時間通勤の問題や通勤混雑などの緩和が期待される。

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応えるために鉄道、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。

地域巡回バス

区役所、支所、病院、大規模商業施設、商店街、地下鉄駅など、地域の日常生活に密着した施設を巡回する路線。名古屋市内全区で運行している。

駐車監視員

警察署長の委託を受けた法人の下で、地域を巡回し、放置駐車車両の確認や確認標章の取付けなどの仕事を行う人のことで、法律上の資格が必要とされている。反則告知をしたり、金銭を徴収したりすることはない。

低炭素化

地球温暖化問題を解決するため、CO₂ 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。

都心ループバス

中心市街地である名古屋から栄の買い物客などの需要に対応する路線として、名古屋駅～ランの館～名古屋駅を運行している。

土地区画整理事業

一定の区域において、生活になくてはならない道路、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。

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。

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。

福祉有償輸送

タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO 法人等が、実費・非営利の範囲内で、自家用自動車を使用して、身体障害者、要介護者にドア・ツー・ドアの個別輸送を行うサービス。

未着手都市計画道路の整備方針

平成 17 年度に名古屋市内全ての未着手都市計画道路について見直しを行い、計画の廃止・変更・現計画通りなど各未着手都市計画道路の今後の整備のあり方について、その基本的な方針を定めたもの。

モビリティ

一人ひとりの移動を意味するとともに、地域全体の交通流動を意味するものである。すなわち、モビリティとはあらゆる種類の「移動」を意味するものである。

IC カード

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。

名古屋市では、市バス・地下鉄だけでなく、あおなみ線、ゆとりーとライン、名鉄線、名鉄バス及び豊橋鉄道でも利用でき、乗車券機能と電子マネー機能を合わせ持つ IC カード「マナカ」を平成 23 年 2 月導入する。

NPO

Non-Profit Organization の略。営利を主目的とせずに様々な活動を自主的・自発的に行う民間の団体・組織。

資料編

1 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。

2 名古屋市交通問題調査会委員

2010年12月17日現在

会 長 竹内 伝史

副会長 西山 八重子

第1専門部会長 森川 高行

第2専門部会長 広瀬 幸雄

第3専門部会長 森川 高行

氏 名	所属・役職等	専門部会
五十嵐 登	愛知県警察本部交通部長	
磯 部 友 彦	中部大学工学部教授	1, 3
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	
加 藤 博 和	名古屋大学大学院環境学研究科准教授	1, 2, 3
鎌 倉 安 男	名古屋市議会議員	
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	2, 3
小 島 由公香	公募委員	1
こんば のぶお	名古屋市議会議員	
島 村 千津子	名古屋市地域女性団体連絡協議会理事	2
鈴 木 多恵子	消費生活アドバイザー	2, 3
田 口 一 登	名古屋市議会議員	
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	2, 3
中 西 均	公募委員	2
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	
橋 本 昌 典	国土交通省中部運輸局企画観光部長	
広 瀬 幸 雄	名古屋大学大学院環境学研究科教授	1, 2, 3
藤 沢 忠 将	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	1, 2, 3
森 田 優 己	桜花学園大学人文学部教授	1, 3
山 内 拓 男	社団法人中部経済連合会専務理事	
山 田 周 司	愛知県地域振興部長	

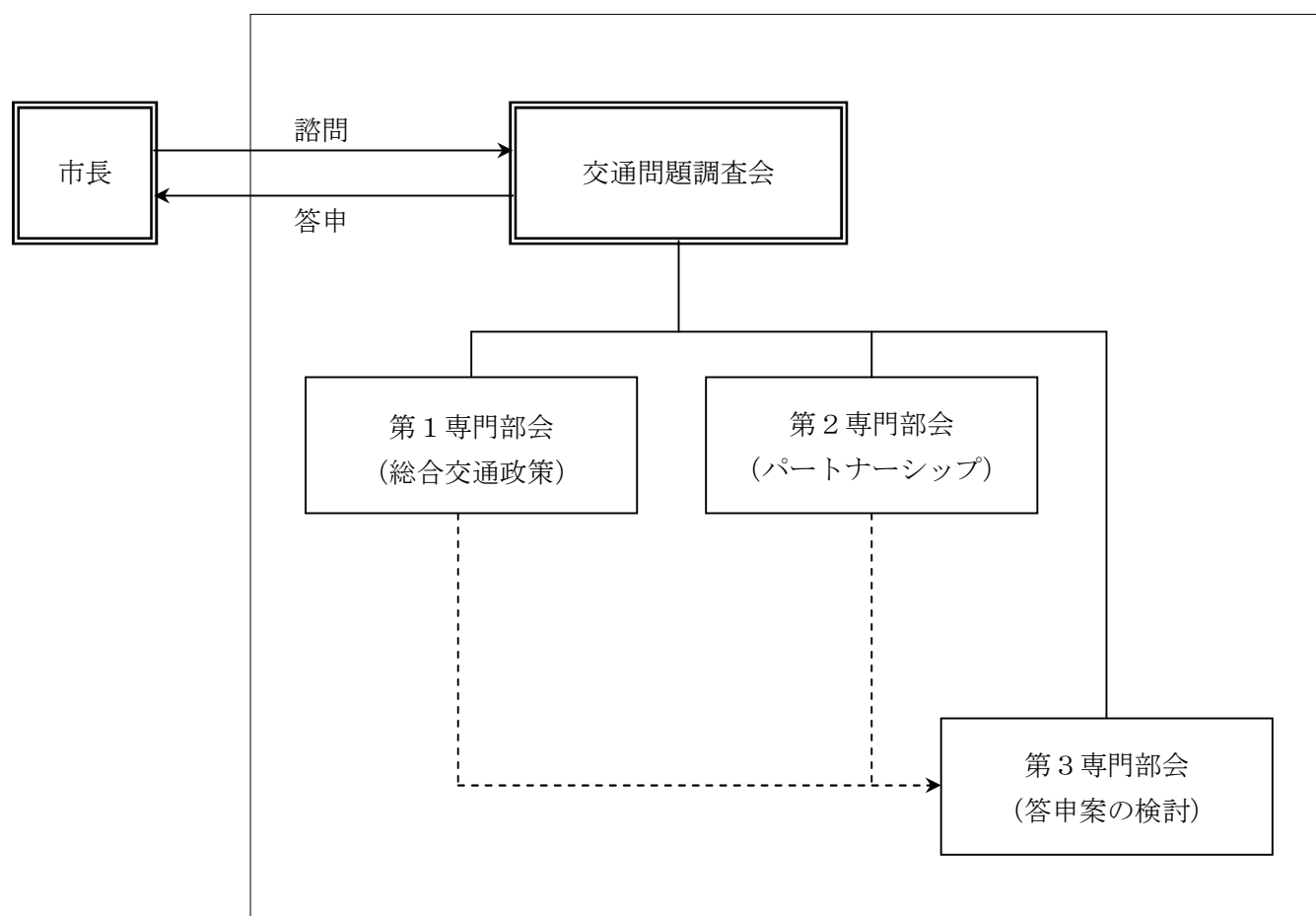
注1) 敬称略、50音順

注2) 専門部会の欄で、「1～3」は第1～3専門部会の部会長または委員であることを示す

(途中で交代した委員)

氏 名	所属・役職等
長谷川 由美子	名古屋市議会議員
服 部 将 也	名古屋市議会議員
ふじた 和 秀	名古屋市議会議員
森 勝 彦	元国土交通省中部運輸局企画観光部長

注) 敬称略、50 音順



名古屋市交通問題調査会の審議体制

3 運営の記録

◎第9回調査会 2010年4月16日	諮問「新たな交流社会を支える交通施策の推進について」 ・今後の交通政策の検討について ・今後の審議の進め方について
第1回第3専門部会 2010年4月23日	・交通政策の目標と方針 ・目指すべき交通体系のイメージの提示 ・モードの考え方など
第2回第3専門部会 2010年5月28日	・名古屋市中期戦略ビジョンとの連携について ・「新たな交通戦略」について
第3回第3専門部会 2010年6月30日	・「新しいなごや交通戦略」の推進について ・重点施策について
◎第10回調査会 2010年7月27日	・「新なごや交通戦略（仮称）」中間報告について
第4回第3専門部会 2010年8月27日	・「新なごや交通戦略（仮称）」について
第5回第3専門部会 2010年10月26日	・「新なごや交通戦略（仮称）」の答申イメージ
第6回第3専門部会 2010年11月25日	・答申(案)「なごや新交通戦略（仮称）」について
◎第11回調査会 2010年12月17日	・「なごや新交通戦略」答申(案)について

4 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)

