

第2章 なごや交通戦略

環境にやさしい交通、まちの賑わいを支える交通、安全・快適な交通の3つの目標を達成するため、「なごや交通戦略」を提案します。

2-1 なごや交通戦略の基本姿勢 ～交通需要マネジメントの総合的な展開へ～

(1) 交通基盤施設の整備促進

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した都市計画道路は、名古屋の都市交通を支える基盤施設で、この整備を着実に進めていくことが、「なごや交通戦略」を展開するにあたり不可欠なものとなります。

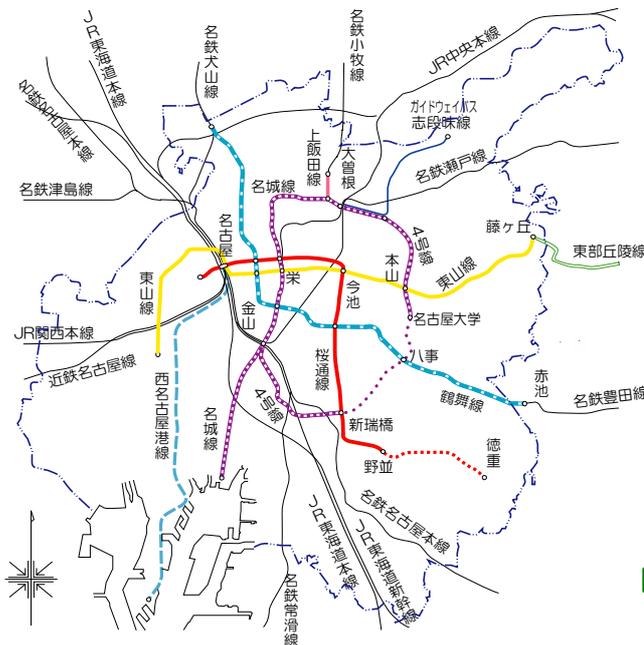


図 2-1 鉄道および軌道系の交通ネットワーク

注) 整備予定区間を含む

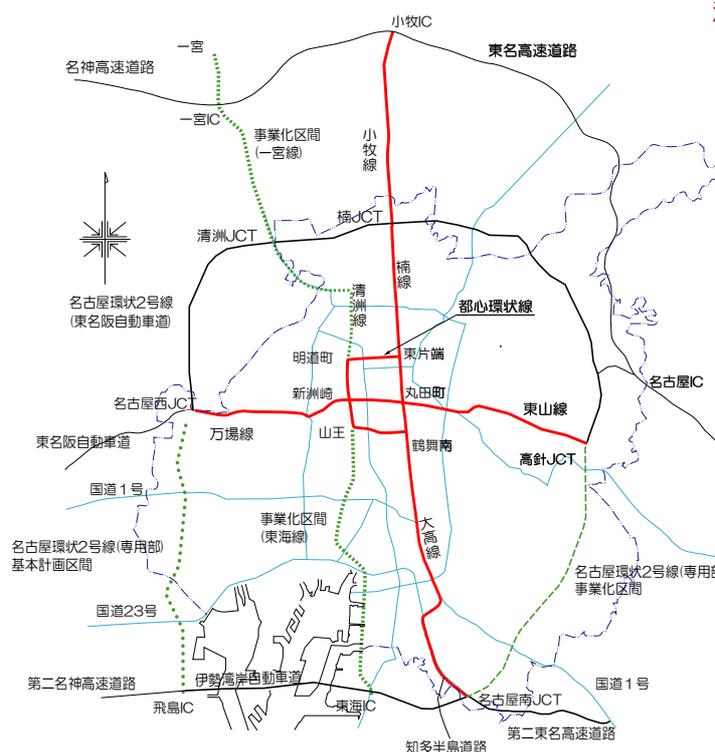


図 2-2 主要な道路ネットワーク

注) 整備予定区間を含む

(2) 交通需要マネジメント型の施策へ ～「3対7」から「4対6」へ～

従来の交通政策は、将来の交通需要に対応する施設整備を図ることが主目的の、いわば交通需要追従型の性格を色濃く持っていると言えます。しかし、この交通戦略では、現状の名古屋における**公共交通と自動車の利用割合「3対7」**を、**2010年には「4対6」**にするという数値目標をまず掲げます。そして、この目標をどうしたら達成できるのかという視点から、交通需要マネジメントの視点から戦略を組み立てることになりました。

この場合、交通施設の整備促進、公共交通サービスの充実はもちろん必要なことですが、都市構造を自動車に頼りすぎないものへ誘導していくことや、ライフスタイルを自動車指向から公共交通指向へと変革していくことも同時に重要となります。また、その実現のための推進体制の確立も大切です。

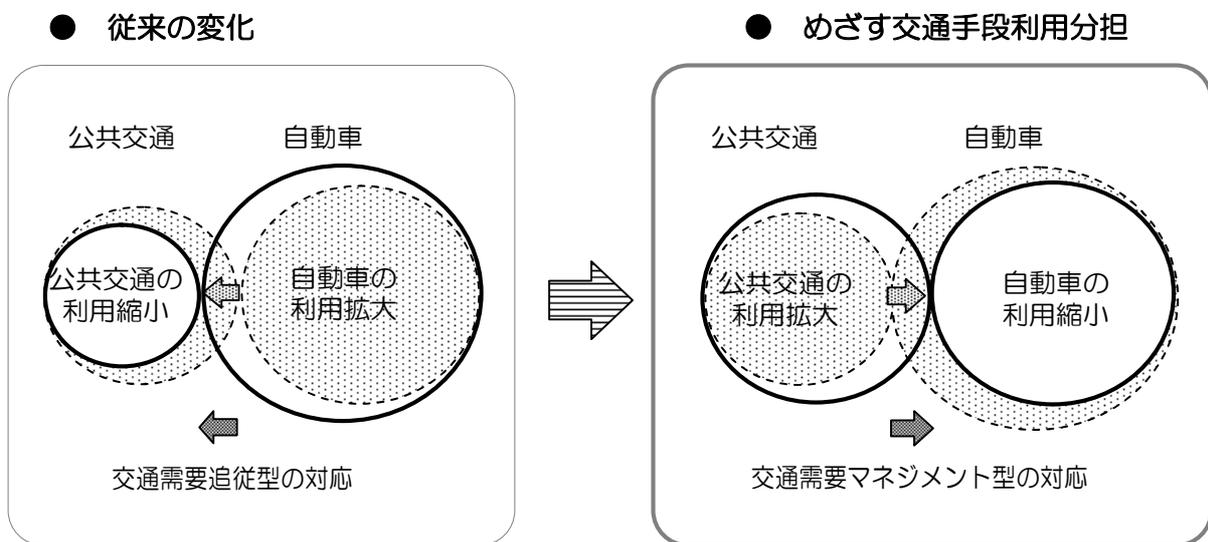


図 2-3 従来の交通手段利用分担の変化と、めざすべき変化

目標		
	目標年次	公共交通と自動車の利用割合
短期	2010年頃	4対6
中長期	特に定めない	より望ましい状態

図 2-4 なごや交通戦略の目標

(3) 総合的・重点的な施策展開

「4対6」を達成するには、① 鉄道や主要な道路網の整備促進、さらに② 鉄道やバスによるサービスの充実に加え、③ 新たな交通需要マネジメント施策の推進が必要で、「なごや戦略」ではとくに③の交通需要マネジメント施策に焦点をあてます。

この交通需要マネジメント施策を進めるためには、交通、道路、土地利用、情報を対象に、事業、規制、誘導、管理など様々な手法を効果的に組み合わせる必要があります。そして施策の実効性をより高めるためには、市民1人1人の交通行動や生活様式を変え、環境にやさしいライフスタイル～交通エコライフ～へと転換してもらうことが必要であり、その時、市民や企業との協働が重要な役割を担います。

また、施策の実効性を確実なものとするためには、関係機関の協力のもと、各種施策の実施時期、実施手順を明確にしておくことが有効です。

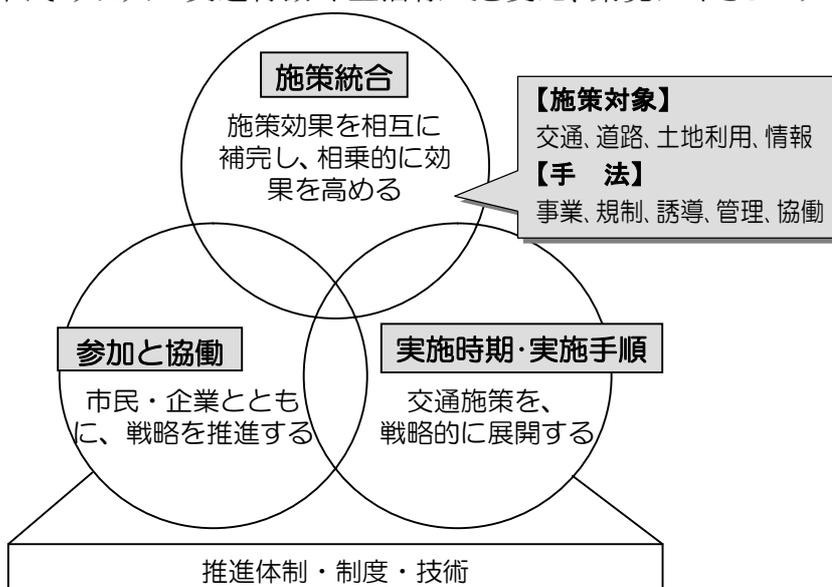


図 2-5 総合的な展開イメージ

交通エコライフを社会全体に一気に定着させることはなかなか難しいことです。したがって、施策の展開にあたっては、市民が名古屋の「まちと交通」の姿の変化を体験しながら、交通エコライフを身近に感じるようになり、その生活に根付かせていくような道筋を考えることが大切です。このためには、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と考えています。

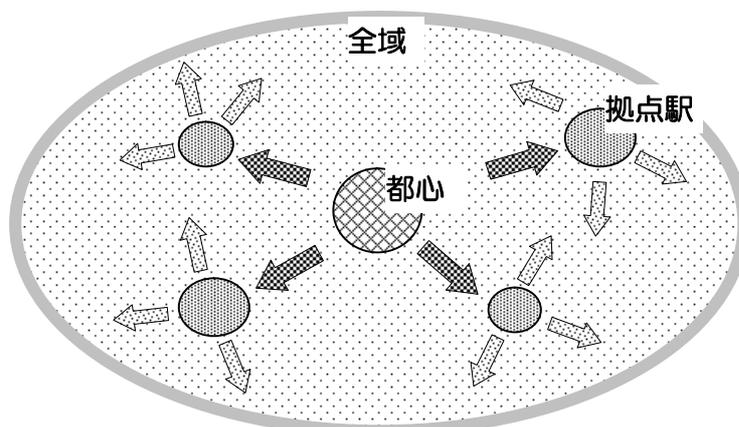


図 2-6 重点的な施策の対象区域の拡大

2-2 戦略の対象となる自動車の移動 ~ どれだけ自動車利用を減らせば良いか? ~

公共交通と自動車の現状の利用割合「3対7」を、将来「4対6」とするには、自動車による移動回数が、1日あたり20万回程度公共交通へ転換することが必要になります。

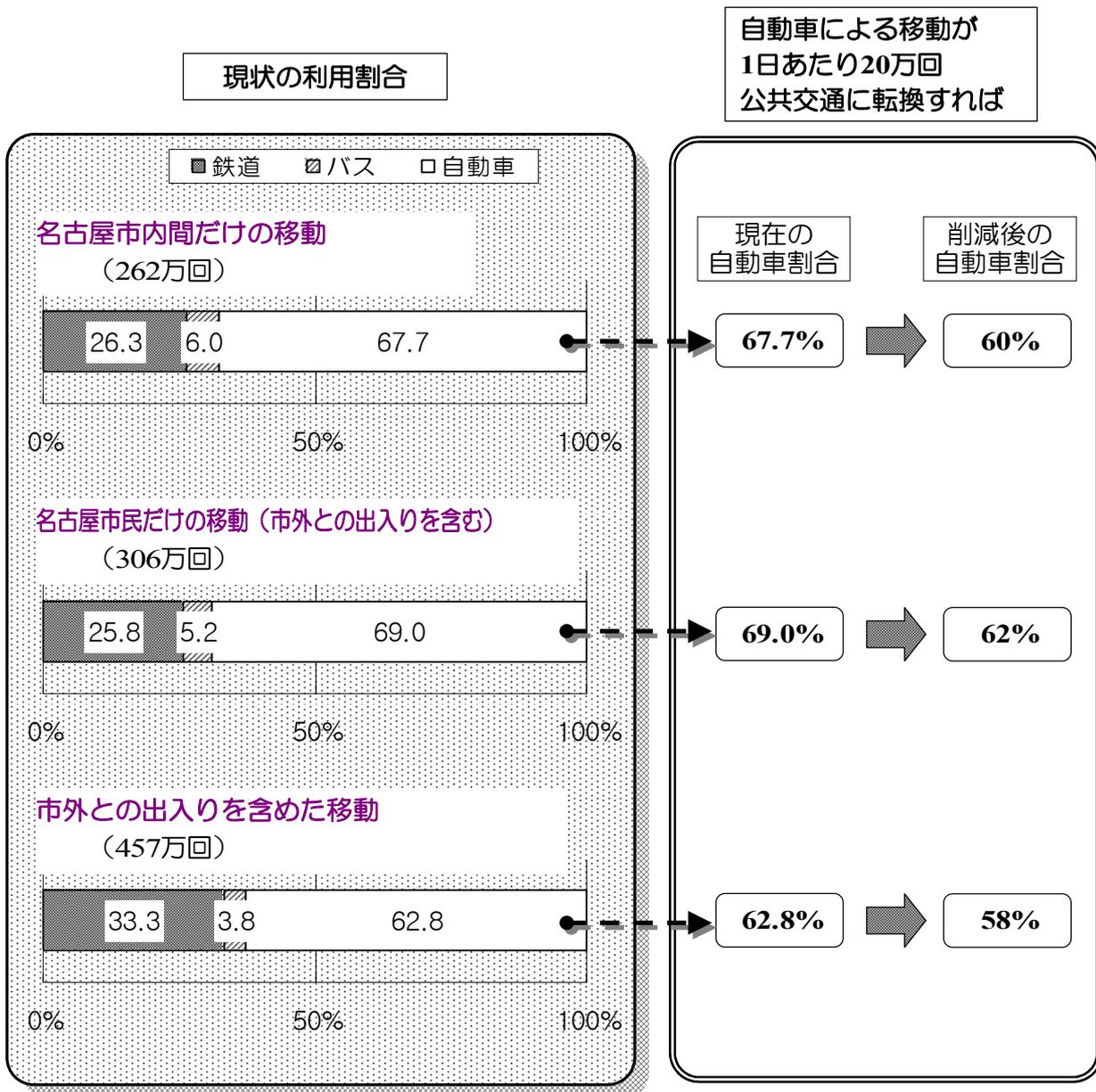


図 2-7 (左側) 現状の公共交通と自動車の利用割合

(右側) 自動車の移動が1日20万回公共交通に転換した場合の、自動車の利用割合

注) 第4回中京都市圏パーソントリップ (平成13年度) のデータより集計

2-3 なごや交通戦略の4本柱と重点

① 自動車の流入や違法駐車抑制 ～重点：都心の自動車減量～

- 都心へ流入する自動車交通を抑制し、都心等の違法駐車問題などの解消をめざす。
- 市域周辺や都心外周でのパーク&ライドの推進と、ITSの活用によるパーク&ライドの利用促進、都心での違法駐車対策を関係機関等と協力して進める。
- 長期的には、トランジット・モールおよび、課金や法規制を含めた流入抑制やロード・プライシングについても調査・検討をする。

② 公共交通の使いやすいまちづくり ～重点：駅そばルネサンス～

- 駅そば(駅勢圏を中心とする生活圏)を、徒歩や公共交通で動きやすく、生活に便利でコンパクトなまちに誘導する。
- 駅そばへの都市機能の集積や土地利用の見直しによる立地誘導を図るとともに、公共空間を活用し、安全快適な歩行者・自転車空間の形成を推進する。
- 長期的には、モールやトランジット・モールについても調査・検討する。

③ 使いたくなる公共交通の実現 ～重点：エコ・ポイントTDMとちょい乗りシステム～

公共交通利用者支援 ～エコ・ポイントTDM～

- 公共交通を利用した時にポイントがもらえ、そのポイントを一定量ためると公共交通の切符などに交換できるという仕組みを通じて、交通需要マネジメントに貢献する、「エコ・ポイントTDM」を推進する。

手軽な交通手段の導入 ～ちょい乗りシステム～

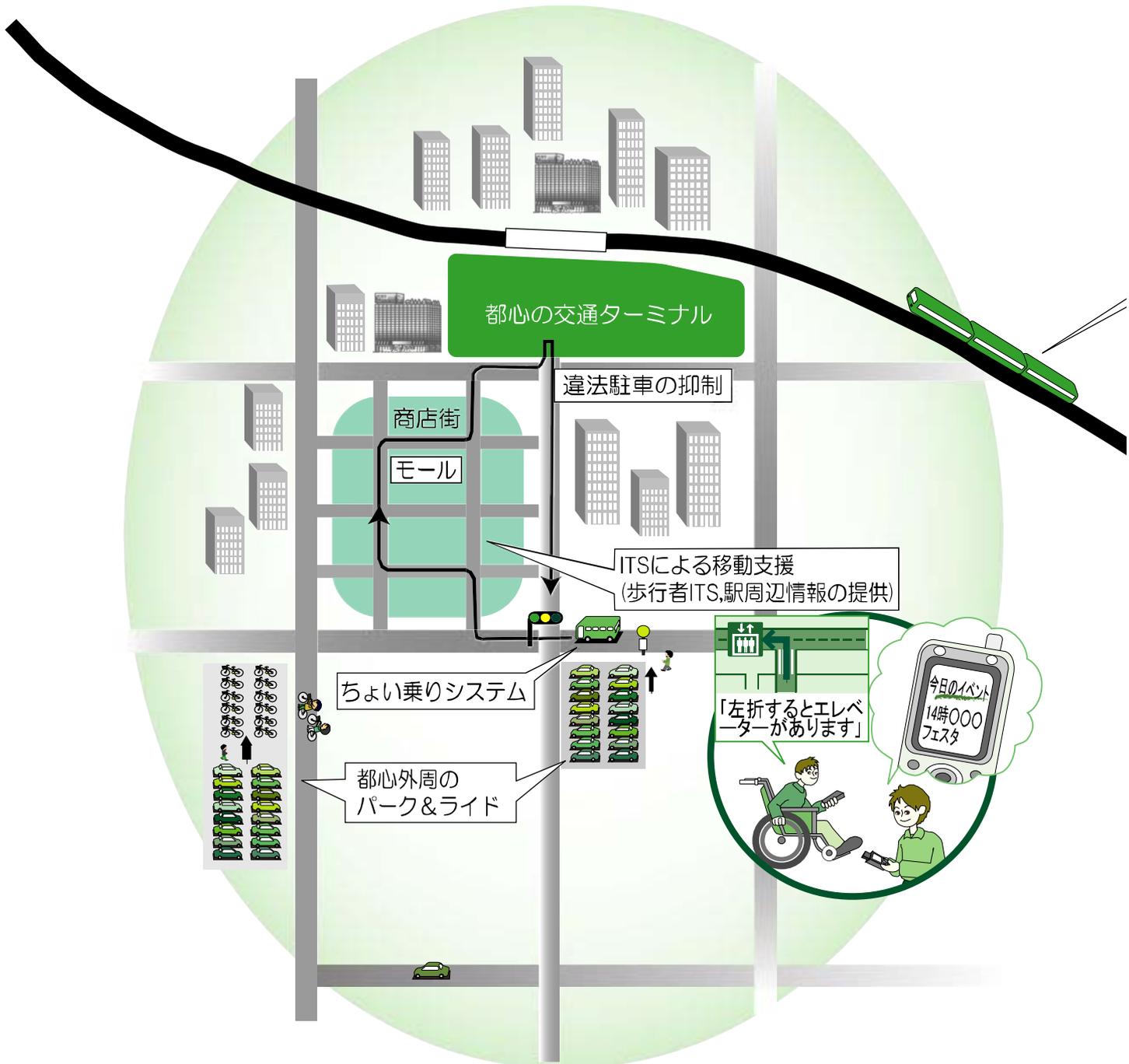
- 食料品などの買物や病院、ご近所に行く場合など、日常生活でのちょっとした移動に手軽に利用してもらう「ちょい乗りシステム」の導入を推進する。

④ 環境にやさしいライフスタイルの普及 ～重点：交通エコライフ～

- 自動車を使わない日を体験するイベントや、公共交通による通勤を奨励する事務所を支援するなど、環境にやさしいライフスタイル～交通エコライフ～普及の機運を盛り上げる。

2-4 なごや交通戦略でめざすまちのイメージ

「なごや交通戦略」は、
きれいな環境、まちのにぎわい、安全・快適なまちづくり
をめざします！



エコ・ポイントがたまったり、
運行状況が分かったり、
公共交通も便利になったな。



ITSによる移動支援
(最適経路選択支援システム)

エコ・ポイントTDM

車で行くか、公共交通で行くか？
渋滞にはまるよりも、エコ・ポイント
も貯まるしパーク&ライドして行こう。

〇〇パーキング
P 空
あと約10分

カーナビ

市域周辺の
パーク&ライド

大規模商業施設の
駐車場有効活用など

駅周辺への
都市機能集積

駅前広場

ITSによる移動支援
(パーク&ライド駐車場への案内)

ちょい乗りシステム

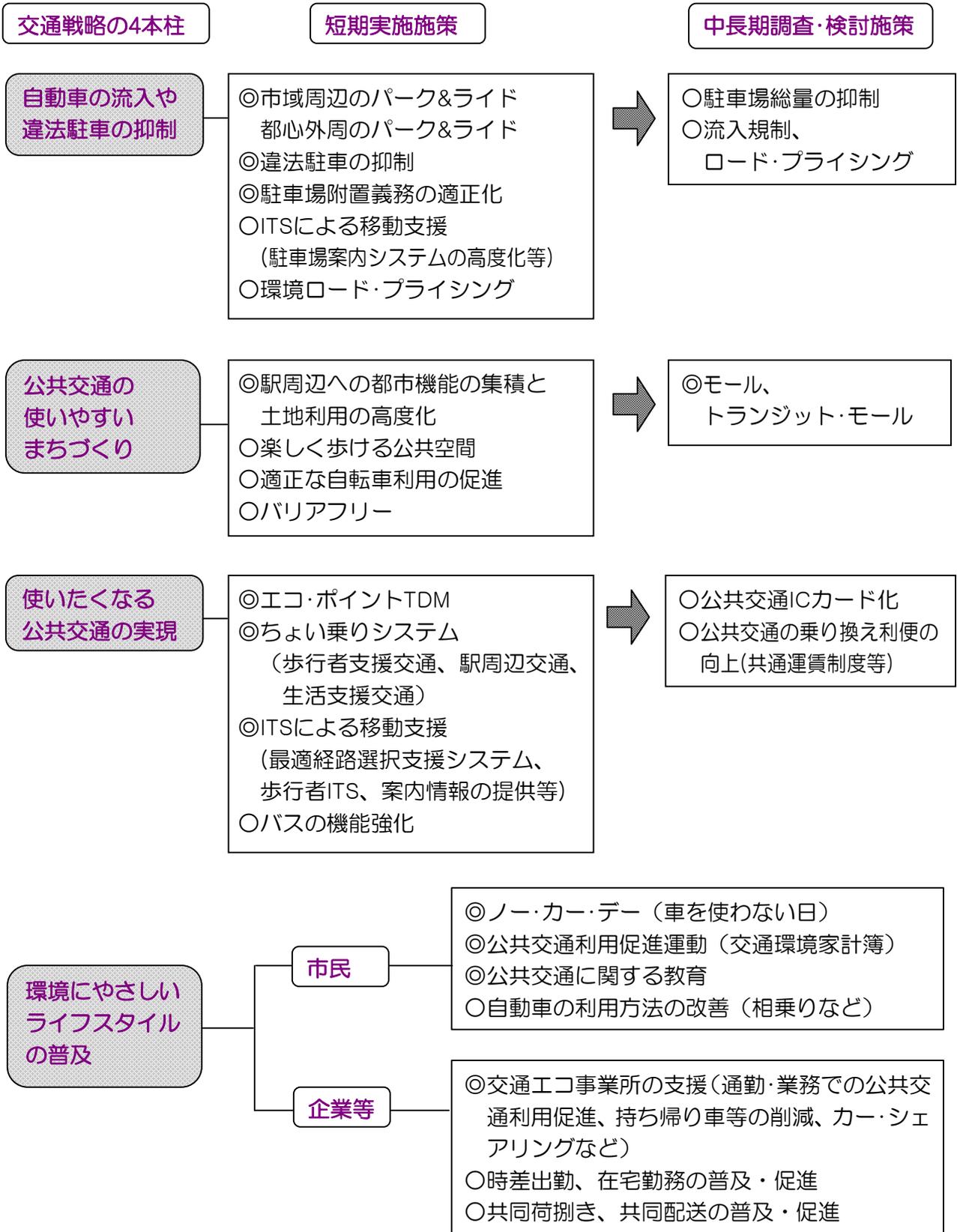
病院

スーパー

2-5 交通戦略の体系 ~このような施策を考えています~

(1) 戦略を構成する施策

◎ 中心となる施策 ○ その他の施策



(2) 施策の概要

① 自動車の流入や違法駐車の抑制

● 短期実施施策

施策名	施策の概要・方向性	課題等
市域周辺の パーク&ライド 都心外周の パーク&ライド	<ul style="list-style-type: none"> 市域周辺の鉄道駅や都心外周で、自動車から公共交通への乗り換えを促進 大型商業施設などの駐車場を活用 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り換えや料金への抵抗を減らす方法 駐車場の確保 駐車場への誘導方法
違法駐車抑制	<ul style="list-style-type: none"> 都心等での違法路上駐車を抑制 <ul style="list-style-type: none"> ① 特定区間における取締り強化 ② 違法駐車しにくい道路空間の整備 ③ 市民との協働による駐車抑制 	<ul style="list-style-type: none"> 荷捌き車等への対応 協働体制の強化
駐車場附置義務の適正化	<ul style="list-style-type: none"> 都心における駐車場附置義務の緩和 荷捌き駐車場確保の義務化 	<ul style="list-style-type: none"> 路上駐車対策の徹底
IISによる移動支援	<ul style="list-style-type: none"> ITS技術の活用 <ul style="list-style-type: none"> ① 公共交通の利便性向上 ② 自動車交通の円滑化 	<ul style="list-style-type: none"> ITS技術の適用可能性の検討
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 駐車場案内システムの高度化 ⇒カーナビ等による、駐車場情報の提供 最適経路選択支援システム ⇒携帯電話等による、公共交通を利用した最適経路の提供 歩行者IIS ⇒携帯電話等による、歩行者への情報提供 案内情報の提供など ⇒多様な情報端末による、まちに関する情報の提供、 その他IISを活用した公共交通の利用促進 </div>		
環境 ロード・プライシング	<ul style="list-style-type: none"> 有料道路の料金値下げ等により、通過交通や大型車を、別の有料道路や一般道から誘導 	<ul style="list-style-type: none"> 費用の負担や実施主体の調整

● 中長期調査・検討施策

施策名	施策の概要・方向性	課題等
駐車場総量の抑制	<ul style="list-style-type: none"> 都心における駐車場総量の抑制 	<ul style="list-style-type: none"> 適正な駐車容量の検討 関係者の調整
流入規制、 ロード・プライシング	<ul style="list-style-type: none"> 規制や課金による、一定の範囲に流入する自動車台数総量の抑制 実施の可否を含めた調査・検討 	<ul style="list-style-type: none"> 法制度等の整備 関係者の調整 市民の合意形成

② 公共交通の使いやすいまちづくり

● 短期実施施策

施策名	施策の概要・方向性	課題等
駅周辺への都市機能の集積	・ 商業、業務、公共施設、住居等の集積と誘導	・ 土地利用誘導策の検討
楽しく歩ける公共空間	・ 道路や公開空地における歩行者空間の拡大による、まちの賑わい創出	・ 歩きやすい空間を確保する方法
適正な自転車利用の促進	・ 快適かつ安全な自転車走行環境の整備 ・ 自転車利用についての市民的合意を早急に形成 ・ 駐輪マナーや利用マナー向上のための啓発、教育	・ 自転車の走行しやすい空間を確保する方法
バリアフリー	・ 障害者や高齢者をはじめ、誰もが移動しやすい移動空間の形成と情報提供	・ 費用負担

● 中長期調査・検討施策

施策名	施策の概要・方向性	課題等
モール、トランジット・モール	・ 商店街の道路を歩行者専用とする、または公共交通と自転車・歩行者のみが通行可能とするもの	・ 沿道の土地利用との整合 ・ 関係者の調整 ・ 公共交通利便性の向上

③ 使いたくなる公共交通の実現

● 短期実施施策

施策名	施策の概要・方向性	課題等
エコ・ポイントTDM	・ 公共交通利用に特典を付加することによる公共交通の利用促進	・ 特典の提供主体の調整
ちょい乗りシステム	・ 買物や通院などの短い移動に便利な新しい公共交通サービス ・ 都心での歩行支援や拠点駅周辺での移動支援、生活の足としての活用	・ 事業主体やサービス水準等の検討
バスの機能強化	・ バスレーンやPTPSの導入 ・ 自動車専用道路の活用 ・ バス運行情報の提供	・ 適用路線の検討

● 中長期調査・検討施策

施策名	施策の概要・方向性	課題等
公共交通のICカード化	・ ICカードの活用による、料金支払いの利便向上	・ 料金体系の調整 ・ 利用範囲の調整
公共交通の乗り換え利便向上	・ 乗り換えにともなう、人の移動労力や料金にかかる負担感の軽減	・ 共通運賃制度等の導入検討