

## 第6章 なごや交通戦略のフォローアップ

なごや交通戦略を推進し、より実効性のあるものとするためには、名古屋市および名古屋市交通問題調査会が中心となって、スケジュールを設定し、様々な側面から施策の効果を把握するなど、戦略の進行管理を行うことが重要です。それとともに、市民、企業、関係機関とともに協力して取り組みを進めることが大切です。

### 6-1 協働による取り組み

施策を具体的に事業展開していくためには、広小路ルネサンスなどのまちづくりと連携しながら、より具体的なステージを設定するとともに、施策によって影響を受ける地元関係者や一般市民、企業、関係機関との協働による取り組みが必要になります。こうした取り組みを進める過程で、関係者が議論をし、情報の共有などを行う「場」づくりは有効な手段となりますが、協働にあたっては、参加者の役割分担が大変重要です。

#### (1) 「場」づくり

多様な価値観を持つ人たちが一つの目標に向かって取り組むためには、施策に関する企画・計画の段階から関係者の参加を得て議論する「場」を設置しておくことが必要となります。社会状況、施策の内容、課題の緊急性などに応じて、研究会、検討会、協議会など様々な性格の「場」が考えられます。なお、「場」の主催者(会議の事務局)の役割を、NPOなどの市民団体が担うことも考えられます。

#### (2) 情報の共有

「場」における議論を通して、一般的な交通の状況、市民や企業の交通行動や要望、地元の意向、各種施策の効果や費用など交通戦略に関わる情報を、関係者が共有することが重要です。さらに、施策の対象地域を歩いたり、ワークショップをすることにより、認識を共有し、疑問点を解消すること、また、「場」での議論をできるだけ早く関係者にフィードバックすることも、議論の重複を避けたり合意事項を確認するために大切です。

#### (3) 役割分担

「場」は、施策について深く関わりのある当事者が広く偏りなく参加し、議論するためのものですが、「場」への参加者も、自らの立場、役割、できることなどをあらかじめ考えたうえで参加することが必要です。参加者の役割は、「場」における意見交換の過程で、より明確化することでしょう。

また、事業をともに推進することとなった場合、参加者の間には契約が取り交わされ、それぞれの責任範囲が明確にされます。参加者は、事業に参加する場合の自らが背負うリスクについて十分考慮し、責任を持って携わる義務があります。

さらに、行政との協働による取り組みにあたっては、たとえ目的が非営利であっても、地方自治法を始めとした法律を、契約の段階から遵守しなければなりません。これらの手順は、透明にされ、適正に行わなければなりません。

## 6-2 関係機関との推進体制

戦略を推進するにあたり、地元関係者、一般市民、一般企業、交通事業者、NPO、関係行政機関等との様々な関わりが生じます。各施策の実現に向けた具体的な議論ができるよう、推進体制を構築しておくことが重要です。

また、戦略推進において中心的役割を果たす名古屋市は、具体的な戦術を確立するとともに積極的に展開し、進行を管理するための推進体制を充実強化する必要があります。特に「駅そばパッケージ」は、交通に関わるものとまちづくりに関わるものが連携してはじめて実現可能となるものです。

以下に、名古屋市が戦略を推進していくうえで、協力することが不可欠な関係者と、それぞれと検討すべき主な内容について示します。

### (1) 交通管理者との推進体制

主な施策	主な検討内容
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 違法駐車抑制</li><li>・ 流入規制等</li><li>・ モール化等</li><li>・ ITS関連</li><li>・ 公共空間の活用</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 駐車抑制や流入抑制にかかる規制のあり方</li><li>○ 対象エリア、具体的手法</li><li>○ 具体的ステージでの実証実験・効果検証</li><li>○ 実施に際しての各主体の役割分担</li><li>○ その他関係者との調整など</li></ul>

### (2) 交通事業者との推進体制

主な施策	主な検討内容
<ul style="list-style-type: none"><li>・ エコ・ポイントTDM</li><li>・ ちょい乗りシステム</li><li>・ 公共交通ICカード化</li><li>・ 公共交通乗り換え利便の向上</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 施策の実施エリア、運営方法</li><li>○ 各交通事業者の連携した取り組み</li><li>○ その他関係者との調整など</li></ul>

### (3) 国や関係自治体等との推進体制

主な施策	主な検討内容
<ul style="list-style-type: none"><li>・ パーク&amp;ライド</li><li>・ ITS関連</li><li>・ 環境ロード・プライシング</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 広域的な施策推進にかかる検討</li><li>○ 実施に際しての各主体の役割分担</li><li>○ その他関係者との調整など</li></ul>

### (1) 鉄道・バスサービスの充実

公共交通の利用をさらに増やすためには、一層のサービス改善が望まれます。公共交通が便利なものとなることで、さらに多くの人利用することになり、また鉄道やバスのサービスも維持しやすくなるでしょう。これらは環境にやさしい交通手段であるとともに、市民の生活を支える交通手段であるため、持続的かつ安定的にサービスが提供されなければなりません。公共交通事業者によるさらなる経営改善が要請されますが、一方で、事業の安定的な維持を図るための事業者への財政支援も必要です。また、公共交通の利用を促進するために、公共交通をたくさん利用した人が特典をもらえるような制度の検討も考えられます。

### (2) 公共交通としてのタクシーの活用など

タクシーは、路上や駅前広場などにおける客待ち行列などの問題を抱えています。しかし、ドア・ツー・ドアのサービスができ、また誰でも乗ることができる公共性のある交通手段であるため、鉄道やバスのサービスを地域的あるいは時間的に補完し、また、行先が不案内な時の助けとなる有効なものです。鉄道、バスとの積極的な連携、タクシーの共同利用など、公共交通としてのさらなる活用を検討する必要があります。

### (3) 新しい交通システム・技術の導入

LRTなど軌道系の新しい交通システムは、公共交通の利用促進やまちの魅力創出に大きな役割を果たすことが考えられるため、社会情勢を踏まえながら、導入の効果、事業主体、事業採算性などの諸問題を含めた慎重な調査・研究が必要です。

また、日進月歩で発展するITS等の技術の導入に対しては、環境保全、安全確保、快適移動、そして公共交通の利用促進の視点から柔軟に対応していく必要があります。

## 結び

なごや交通戦略は固定されたものではありません。施策効果や社会情勢などを的確に把握し、施策の見直しや中長期施策の前倒しあるいは新たな施策の導入など、絶えず柔軟に対応し、内容を充実させていく必要があります。