

第1章

名古屋交通戦略 2030 の策定にあたって

1 目的

今後、生産年齢人口の減少や高齢人口の増加による人口構造の大きな変化、リニア中央新幹線の開業など、名古屋の交通を取り巻く環境が大きく変化します。また、自動運転や ICT をはじめとする先進技術が進展する中、快適でスマートな移動環境の実現を目指し、既存ストックと先進技術を活用して誰もが快適に移動できる環境を検討する必要があります。

こうした社会変化を捉え、持続可能な都市交通体系を構築するため、まちづくりと連携した新たな総合交通戦略を答申します。

2 これまでの交通戦略の取組

(1) 総合交通施策の経緯

名古屋市では、名古屋市交通問題調査会から、平成 16 (2004) 年 6 月に「なごや交通戦略」、平成 22 (2010) 年 12 月に「なごや新交通戦略」として 2 回の答申を受け、公共交通と自動車の利用割合を 3 : 7 から 4 : 6 とすることを主軸に総合交通政策を推進してきました。

平成 23 (2011) 年 9 月には名古屋市の総合交通計画として「なごや新交通戦略推進プラン」を策定し、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に向け様々な交通施策に取り組んできました。

平成 26 (2014) 年 9 月には、なごや新交通戦略推進プランのリーディングプロジェクトである“みちまちづくり”を推進するため、実行計画として「なごや交通まちづくりプラン」を策定し、「道路空間の主役転換」「自動車の都心部への集中緩和」「移動手段の多様化」を施策の三本柱として取組を進めています。

(2) なごや新交通戦略推進プランの進捗状況・総括

名古屋市では、なごや新交通戦略（第 3 号答申）を踏まえ、平成 23 (2011) 年 9 月に、なごや新交通戦略推進プランを策定し、交通施策を推進してきました。成果目標の達成状況としては、概ね達成あるいは策定時より進捗しています。

また、公共交通と自動車の利用割合においては、4 : 6 に着実に近づいており、特に都心部では交通量と都心を目的地とするトリップ数は減少している一方で、公共交通利用者は増加しています。このように自動車の利用割合は減少し、公共交通の利用割合は増加していることが分かります。引き続き、リーディングプロジェクトをはじめとした各種施策の継承と更なる発展が必要となります。

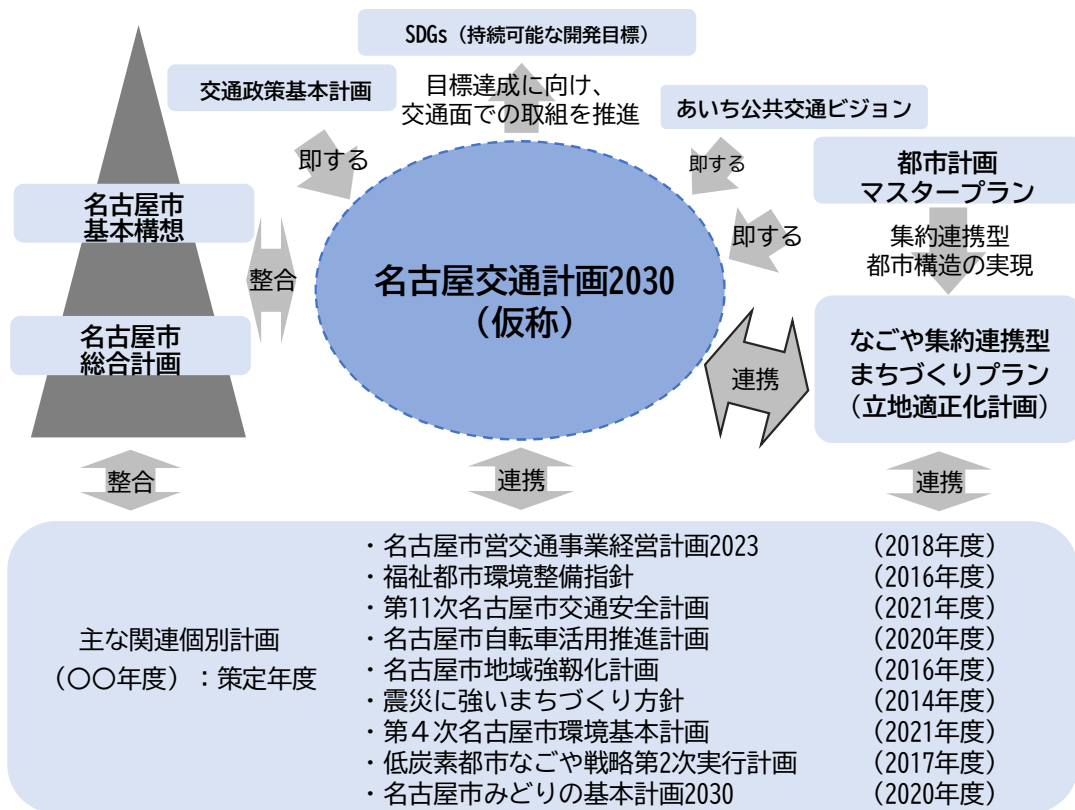
3 名古屋交通戦略 2030 の位置づけと目標年次

(1) 位置づけ

名古屋市交通問題調査会から答申する名古屋交通戦略 2030 を受け、各施策と整合を図った行政計画である「名古屋交通計画 2030（仮称）」の策定が必要です。行政計画の策定にあたっては国際目標である「SDGs（持続可能な開発目標）」、名古屋市の上位計画である「名古屋市総合計画 2023」や関連計画である「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」など、様々な計画と整合・連携を図る必要があります。



《図 1-1 答申と行政計画の関係》



《図 1-2 関連計画との関係》

(2) 目標年次

目標年次は、令和 12（2030）年とします。

(3) 主な関連計画

① SDGs (持続可能な開発目標)

SDGs は、17 の持続可能な開発目標と 169 のターゲットから構成され、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる幅広い課題に総合的に取り組む令和 12 (2030) 年までの国際目標とされています。

名古屋市は令和元 (2019) 年 7 月に「SDGs 未来都市」として選定され、「名古屋市 SDGs 未来都市計画」に基づき SDGs の達成に向け取り組んでおり、名古屋交通戦略 2030 においても、交通に関連する 10 の目標 (3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 17) の達成に向けた取組を推進します。



《図 1-3 本戦略と関連する SDGs (持続可能な開発目標) の目標》

② 交通政策基本計画

交通政策基本法に基づき、令和3(2021)年度から令和7(2025)年度までの交通政策の基本的な方向性を示す新たな交通政策基本計画(第2次計画)が令和3(2021)年5月に閣議決定されました。この計画では、人口減少やコロナ禍による交通事業の経営悪化などの危機を乗り越えるため、今後の交通政策の柱として3つの基本方針を定めています。

《3つの基本方針》

- A. 誰もがより快適で容易に移動できる、生活に必要な交通の維持・確保
- B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化
- C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

③ あいち公共交通ビジョン(予定)

愛知県では、2040年頃を展望しつつ、2022年度から2026年度までの5年間を取組期間とする「あいち交通ビジョン」を令和4年(2022)年2月に策定予定としています。「危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通 ～モビリティ先進県を目指して～」を目指すべき姿に掲げ、5つのキーワードに沿って、取り組むべき施策の方向性を定めています。

危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通
～モビリティ先進県を目指して～

2022年2月

《施策の方向性》

1. まもる : 地域の安全な移動手段を将来にわたって確保・維持し、県民生活を支える地域の足を「まもる」取組を進めます。
2. たかめる : リニア中央新幹線の開業効果を活かし、国際競争力を強化し、地域の活力を「たかめる」取組を進めます。
3. ひきつける : 本県の活性化につながる国内外からの観光客を「ひきつける」取組を進めます。
4. つなぐ : 魅力にあふれ、快適に暮らすことのできるまちづくりに向け、人とまちを「つなぐ」取組を進めます。
5. へらす : 脱炭素社会の実現を目指し、環境負荷を「へらす」取組を進めます。

④ 名古屋市総合計画2023

名古屋市では、名古屋市基本構想のもと、めざす都市像などを「長期展望に立ったまちづくり」として示し、その実現のために必要な施策・事業を総合的・体系的にとりまとめ、令和5（2023）年度までを計画期間とする「名古屋市総合計画2023」を令和元（2019）年9月に策定しました。

まちづくりの方針として、「新しい時代にふさわしい豊かな未来を創る！世界に冠たる「NAGOYA」へ」が掲げられ、令和12（2030）年を見据えた将来のまちの姿を描くとともに、その実現に向けて取り組む施策と事業をまとめています。



⑤ 名古屋市都市計画マスタープラン2030

名古屋市では、長期的な視点に立ち、将来の都市像や都市づくりの方向性を示すために、新たな都市計画マスタープランを令和2（2020）年6月に策定しました。

都市づくりの目標として、SDGsの達成やスーパー・メガリージョンの中心としてのポジションの確立をはかりつつ、ライフスタイルの質を高める都市づくりを進めるため、3つの目標と8つの都市づくりの方針を定めています。また、都市づくりの方針「自由で快適な移動の実現」において、交通に関連する施策の方向性を4つ掲げています。



《都市づくりの目標》

暮らす（生活）：ゆとりと便利が織りなす多様で持続可能な生活空間
楽しむ（余暇・観光）：歴史と未来の融合で磨くオンリーワンの体験空間
創る・働く（経済・産業）：技術力と経済力で輝くグローバルな創造空間

《まちづくりの方針B「自由で快適な移動の実現（交通）における施策の方向性》

B-1：時代の潮流を見据えた総合交通体系の形成
B-2：にぎわいを創出するみちまちづくりの推進
B-3：安全で円滑な交通環境の形成
B-4：産業・経済・暮らしを支える広域交通ネットワークの強化

⑥ なごや集約連携型まちづくりプラン

名古屋市では、立地適正化計画制度を活用し、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、環境や防災などにも配慮された魅力的で安全なまちづくりを推進し、本市がめざす「集約連携型都市構造」の実現をはかることを目的として、「なごや集約連携型まちづくりプラン」を平成30（2018）年3月に策定しました。

プランの目標として、「魅力ある「名古屋ライフスタイル」を育む大都市の形成」が掲げられ、目標を実現するための都市機能や居住の誘導といった土地利用誘導にあたっての基本方針を5つ掲げています。



《目標》

魅力ある「名古屋ライフスタイル」を育む大都市の形成
名古屋の強み「住みやすさ」を磨き伸ばすとともに将来に備え
「都市圏を牽引」する魅力と活力を高める

《基本方針》

- ① 都心や拠点の魅力向上・創出
- ② 様々な世代が活動しやすいまちづくり
- ③ 成熟した市街地を活用したまちづくり
- ④ ゆとりある郊外居住地の持続と新規開発の抑制
- ⑤ 災害リスクを意識したまちづくり