

第3章

将来における交通の基本理念と基本方針

1 基本理念

持続可能な都市の発展に向けて、
まちづくりと連携した誰もが移動しやすい総合交通体系を形成します。

2 基本方針・施策の方向性

(1) 基本方針の設定

時代の潮流の変化に的確に対応し、新たな時代における交通政策を展開していくため、現行計画の『なごや新交通戦略推進プラン』の目標である「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」を継承したうえで、更なる展開を図る必要があると考えます。

国・県の関連する計画や『名古屋市総合計画2023』における重点戦略とも整合を図り、次の3つの基本方針を設定します。

基本方針1:安全・安心で環境にやさしい交通



基本方針2:わかりやすく、使いやすい交通



基本方針3:名古屋大都市圏の成長を支え、交流を促進する交通



(2) 施策の方向性の設定

3つの基本方針を実現するための方策として、基本方針に対しそれぞれ3つの施策の方向性を掲げます。

基本方針1

安全・安心で環境にやさしい交通



交通事故や自然災害、新型コロナウイルス感染症の拡大といった脅威に対して、安心した暮らしにつながる交通環境を形成するとともに、他都市と比較してCO₂排出量の多い運輸部門や都市活動などの環境負荷を抑制していく必要があります。

そのため、以下の3つの施策の方向性を掲げます。

■ 1-① 安全に安心して移動できる交通体系の実現

- 高齢者や子ども、障害者、外国人等の誰もが安全に安心して移動できる交通環境を形成するため、公共交通の混雑緩和、歩きやすい歩行空間の確保に加えて自転車通行空間の整備や道路の整備などのハード面での整備に取り組みます。また、教育、広報・啓発などのソフト面でも取り組んでいきます。

■ 1-② 災害に強い交通体系の実現

- 近年、発生が懸念されている南海トラフ巨大地震といった大規模災害、頻発する局地的ゲリラ豪雨や大型台風などによる浸水被害や土砂災害の発生に備え、地域住民や帰宅困難者に対して発災時の被害を低減化する取組やリダンダンシーの確保、情報提供等に取り組みます。

■ 1-③ 環境にやさしい交通体系の実現

- 持続可能な公共交通サービスを実現するため、環境負荷の低減を図り、過度に自家用車に依存するライフスタイル・ビジネススタイルを改め、徒歩・自転車・公共交通などによる移動を促進していきます。
- カーボンニュートラル及び大気環境改善を推進するため、エコドライブの促進などの環境に配慮した活動の推進や燃料電池自動車をはじめとした次世代自動車の普及促進など、自動車の排出ガスによる環境負荷を低減していきます。

基本方針2 わかりやすく、使いやすい交通



都市の活力の維持向上をはかるために、高齢者や子ども、障害者、外国人等、誰もが公共交通を中心とした多様な移動手段の活用により便利に移動できるまちを構築していく必要があります。

そのため、以下の3つの施策の方向性を掲げます。

■ 2-① 公共交通を中心とした持続可能な交通体系の実現

- 住む人・働く人・訪れる人がより快適に、活発に移動できるよう、多様な移動手段の連携による目的地までの一連の移動サービスの提供とあわせ、目的地での多様なサービスと連携したシームレスなサービスを実現していきます。
- より多くの人に移動手段として公共交通を選択してもらえよう、駅やバスターミナルなどの利用環境改善をはじめとして、公共交通の快適さ、便利さを高めていきます。

■ 2-② 先進技術の積極的な導入による利便性の高い交通体系の実現

- 高齢者や子ども、障害者、外国人等の誰もが安心して便利に移動できるよう、AIや自動運転技術といった先進技術を活用した新たな移動手段による、地域の実情に応じた交通サービスを充実していきます。
- 自動運転車両や新たな移動手段などの普及を見据え、道路空間の使い方の転換やデータプラットフォームの活用など、新しい時代の都市交通体系の実現に向けた取組を始めていきます。

■ 2-③ ユニバーサルデザインの移動環境の実現

- 安全で快適な移動ができるよう、ユニバーサルデザインによる都市施設の整備などとあわせて、利用者への情報提供を含めた広報・啓発を行います。

基本方針3

名古屋大都市圏の成長を支え、交流を促進する交通



リニア中央新幹線の開業を、飛躍的な都市の成長のための絶好の機会ととらえ、その効果を最大化するため、スーパー・メガリージョンの中心として、ふさわしい都心機能や交流機能を高める必要があります。

そのため、以下の3つの施策の方向性を掲げます。

■ 3-① 名古屋大都市圏の成長を支える広域交通ネットワークの機能強化

- 名古屋大都市圏の中核都市として、周辺都市と連携し圏域の発展を支えるとともに、国際競争力向上に向けた、国際的・広域的な拠点機能やロジスティクス機能を高めていきます。

■ 3-② 名古屋駅のスーパーターミナル化をはじめとした交通結節拠点の機能強化

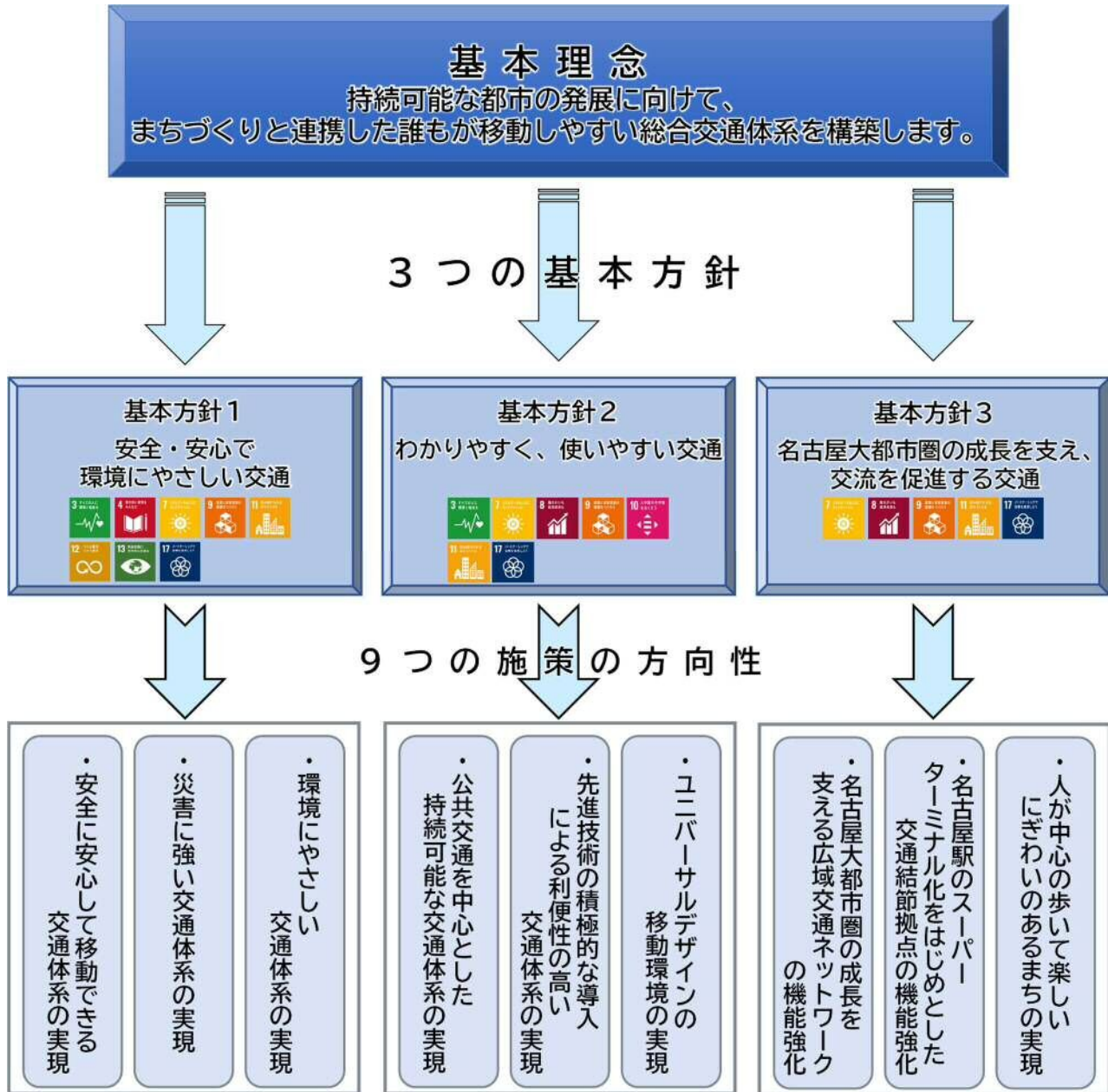
- 第20回アジア競技大会開催、リニア中央新幹線の開業を視野に入れながら、まちづくりの進展などに対応するため、都市の骨格である基幹的公共交通の機能強化に向けて取り組みます。
- 多様な交通モードが接続する交通結節拠点では、国内外からの来訪者にも分かりやすく利用しやすい乗換環境を整えるとともに、誰もが集まり・楽しむことができ、多種多様な交流によるにぎわいあふれるまちの拠点としての機能を付加していきます。

■ 3-③ 人が中心の歩いて楽しいにぎわいのあるまちの実現

- 名古屋の特徴である豊かな道路空間を人が主役の「みち」へと転換し、歩いて楽しいにぎわいのある「まち」に変えていく取組である「みちまちづくり」を継承し、多様な交流を促進する都心部や地域拠点を実現します。

3 基本理念・基本方針・施策の方向性の関係性

以下に基本理念と3つの基本方針、9つの施策の方向性の関係性を示します。



◀図 3-1 基本理念・基本方針・施策の方向性の体系図▶

基本理念とそれに基づく3つの基本方針の実現のため、9つの施策の方向性を踏まえ、総合的な交通施策を推進していく必要があります。

特に名古屋は、戦災復興土地区画整理事業により生み出された100メートル道路や立体都市公園制度創設前に新しい試みとしてバスターミナルと公園を一体的に整備したオアシス21や新しい交通システムとして中央走行方式を採用した基幹バス、高架専用区間を走行するガイドウェイバス等、名古屋の特性を活かした施策を推進し効果的に成果を挙げてきました。

今後も、自動車産業を中心としたモノづくりが発展してきたこの地域だからこそ、先進技術をフル活用して、誰もが快適に移動できる環境を実現する必要があります。

■コラム 戦災復興とモノづくり都市への発展

第2次世界大戦時の名古屋は、一大軍需産業都市として全国航空機生産の4割を占めていました。名古屋大空襲により名古屋城をはじめとした市域の約4分の1を焼失しましたが、戦後、いち早く大中京再建の構想を発表し、復興土地区画整理事業に着手し、久屋大通や若宮大通といった幅が100メートルある広幅員道路の敷設や点在していた墓地を平和公園に移転するなどの大胆な都市計画を実現しました。

また、最大の犠牲者をもたらした伊勢湾台風などの災害を教訓としたまちづくりが進められ、地下鉄や高速道路などの都市基盤も計画的に整備され、大都市として更なる成長を続けています。

一方、名古屋は、古くは木曾ヒノキを代表とする豊富な木材を尾張藩が管理していたことから木材産業が発達し、そこに携わる職人の高度な技術は、時計、鉄道車両、航空産業へと発展していきました。また、焼き物に適した土があることから窯業が盛んとなり、今ではファインセラミックスの一大産地へと発展を遂げました。さらに、江戸時代の綿織物業を継承する繊維工業が発展し、国産自動車の製造にゼロから取り組み、試行錯誤を重ね、現在では世界を牽引する自動車産業が誕生しました。

名古屋市を中心とした名古屋大都市圏は、多くの産業が集積する世界有数のモノづくり産業の一大拠点となっています。