

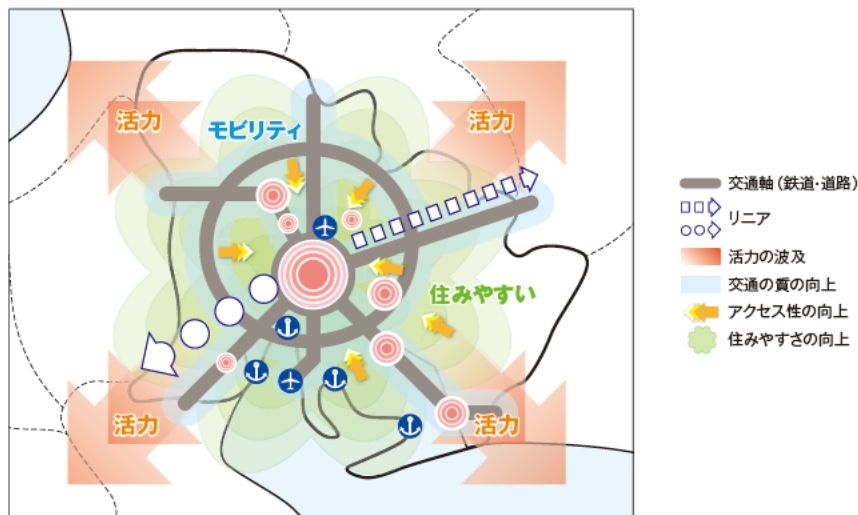
03-1 中京都市圏が目指すべき都市交通像

中京都市圏を取り巻く状況を踏まえ、目指すべき都市交通像を以下のとおり定めます。

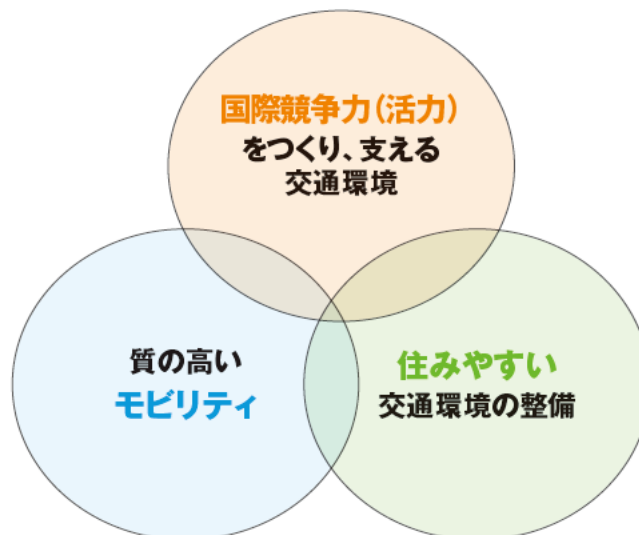
国際競争力と住みやすさを備えたモビリティ首都：中京都市圏

- 今世紀前半における最大の巨大交通プロジェクトであるリニア中央新幹線の開業に合わせて、日本国内はもとより世界各地から人・モノ・企業を呼び込むため、中京都市圏の交通機能の抜本的向上を図り、世界の諸都市と肩を並べる都市圏を創り上げます。さらにスーパー・メガリージョンの活力を、交通ネットワークを介して都市圏全体に波及させます。
- 目指すべき都市交通像を実現するための都市交通政策の方向性として、「国際競争力(活力)をつくり、支える交通環境」「質の高いモビリティ」「住みやすい交通環境の整備」を定めます。

●目指すべき都市交通像のイメージ



●目指すべき都市交通像を実現するために都市交通政策の3つの方向性



各地域における目指すべき都市交通像

都市圏内の各地域間が交通軸で結ばれ連携



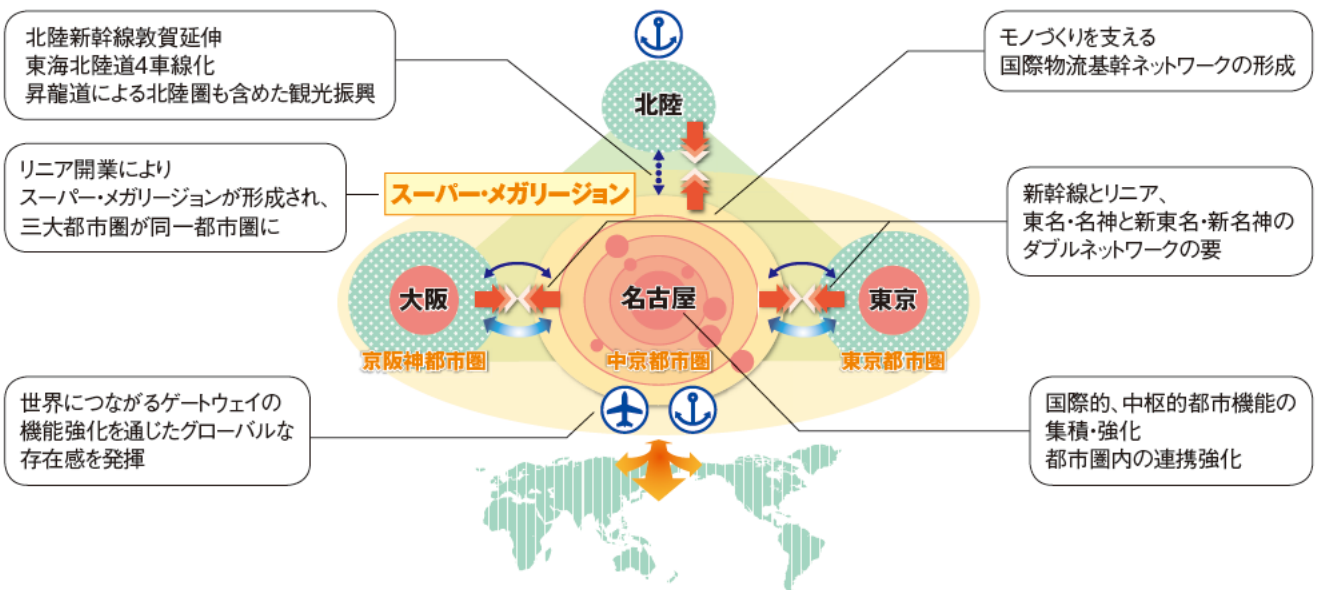
※モビリティセンターについて、詳細はP23に記載

地域分類	地域別の都市交通像	地域別の生活像の例
都心部	<ul style="list-style-type: none"> ●中京都市圏の玄関口として世界につながる国際レベルの交通機能を有する地域 ●リニア・新幹線・鉄道・バス・高速道路が集まりそれらを便利に乗り換えられるターミナル機能を形成 ●車から人や公共交通へ主役転換した豊かな道路空間が形成 ●魅力的な都市空間が実現（中心部の回遊や賑わいが形成、自動車利用の抑制・適正化） ●新たな路面公共交通など安全快適な移動手段が充実 	<ul style="list-style-type: none"> 業務 業務本社機能の立地や集積が進み、多数のビジネスパーソンがリニアで来訪 観光 中部国際空港や名古屋駅を起点として中京都市圏だけでなく北陸圏を含むエリアの観光地を周遊 買物 新たな路面公共交通を使って名駅と栄の両地区の商業施設を買いまわり
都市部	<ul style="list-style-type: none"> ●人と公共交通中心の歩いて暮らせるまちが形成された魅力あふれる求心力の高い地域 ●拠点（鉄道駅）周辺に商業・業務・医療・住居等の都市施設が集積 ●拠点（鉄道駅）周辺において、バスや自転車、超小型モビリティなど多様な交通手段が利用でき、バスなどの公共交通を利用した移動や、歩いて暮らせるまちが形成 ●道路空間を有効に活用し、バスなどの通行空間が改善 ●幹線道路整備により、通過交通がまちなかに流入しない ●自動車の過剰な利用を見直したかっこいい使い方も普及 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤 都心にある勤務地まで、全線がバス専用レーンの幹線バス路線で通勤 買物 自宅から自転車で移動し、駅（モビリティセンター）周辺にあるスーパーで買物 業務 駅（モビリティセンター）から超小型モビリティのシェアリングサービスを利用して少し離れた場所にある客先まで移動して打合せ 通院 自宅から歩いて駅（モビリティセンター）にある病院に通院し、帰りに病院近くのスーパーに寄り、買物を歩いて帰宅
都市近郊区	<ul style="list-style-type: none"> ●自動車や公共交通をかしこく使い分けてどこにでも便利に移動できる住みやすい地域 ●バスやP&Rを利用して、鉄道に乗り換えて都市部等に移動 ●幹線道路の整備により、通過交通がまちなかに流入しない ●自動車の過剰な利用を見直したかっこいい使い方も普及 ●駅勢圏から外れた住宅団地には、都心部や都市部から高速バスが連絡している ●工業団地がスマートICで高速道路に連絡している 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤 自宅から最寄駅までEVで移動し、P&R駐車場にクルマを停めて鉄道で都心部にある勤務先まで通勤 帰宅 最寄駅で鉄道を降車後、駅（モビリティセンター）にある保育所へ子供を迎えに行き、スーパーで買物を済ませ、P&R駐車場に停めたEVで帰宅 業務 住宅団地の中心（モビリティセンター）から発着する高速バスを利用して名古屋駅まで移動し、リニアに乗り換えて東京まで出張
郊外部	<ul style="list-style-type: none"> ●自動車を活用した新たな交通手段が構築された安心して暮らせる地域 ●次世代自動車や超小型モビリティの普及により安全で環境に配慮した移動手段が確保 ●役場や商業・医療施設等が集まる地域拠点において、都市部等への路線バス等が運行 ●家族や友人による送迎や自家用有償旅客運送のような新たな交通手段による移動手段が確保 	<ul style="list-style-type: none"> 観光 路線バスで地域拠点（モビリティセンター）に到着後、超小型モビリティのシェアリングサービスを利用して観光地を巡り 通院 近所の住民が集まって1台の乗用車に相乗りし、地域拠点（モビリティセンター）にある診療所まで通院 買物 自宅から坂を上った場所にある小売店まで、電動アシスト自転車を使って買物

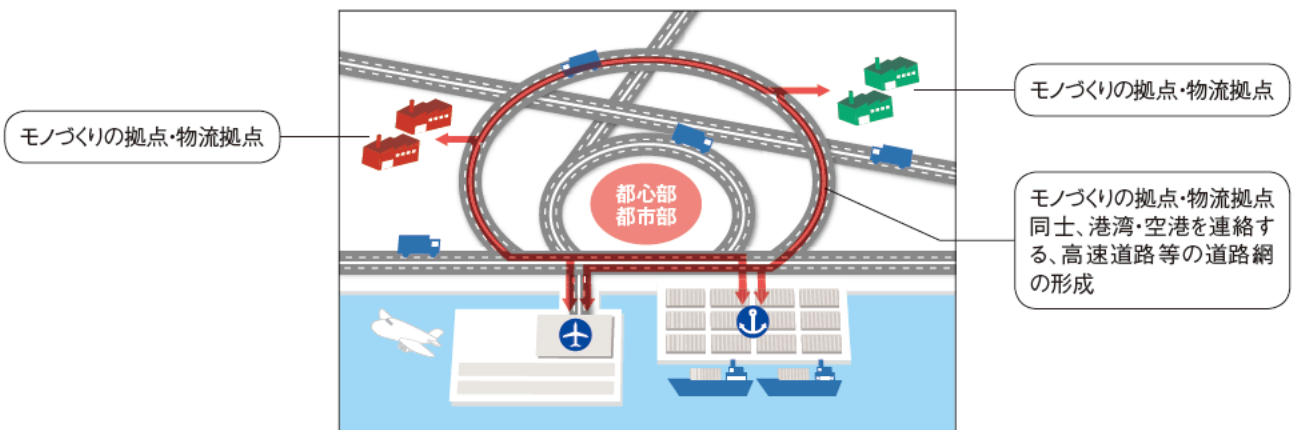
方向性1 国際競争力(活力)をつくり、支える交通環境

- リニア開業などに伴い玄関口としての役割が高まる名古屋駅を中心に、都市圏内・内外・国外を連携する広域交通機能の向上などにより国際的な競争力を強化します。
- 世界につながるゲートウェイである港湾・空港の拠点機能強化と、物流の効率化や防災力の強化を図る意味から、港湾への高規格道路によるアクセス強化、中部国際空港へのアクセス強化を図ります。
- 製造業の生産拠点や物流拠点を連絡する道路網を形成し、高速道路未開通区間の整備や物流を支える道路整備など中京都市圏の交通機能を向上させ、モノづくり産業の競争力向上を図ります。
- 名古屋都心のみならず、圏域内の各都市において、交通機能、都市の魅力を高める抜本的なまちづくりに取り組み、世界の諸都市と肩を並べる都市圏づくりを進めます。

●都市圏内外を連携する広域交通機能の向上のイメージ



●モノづくり産業の競争力を支える交通機能向上イメージ



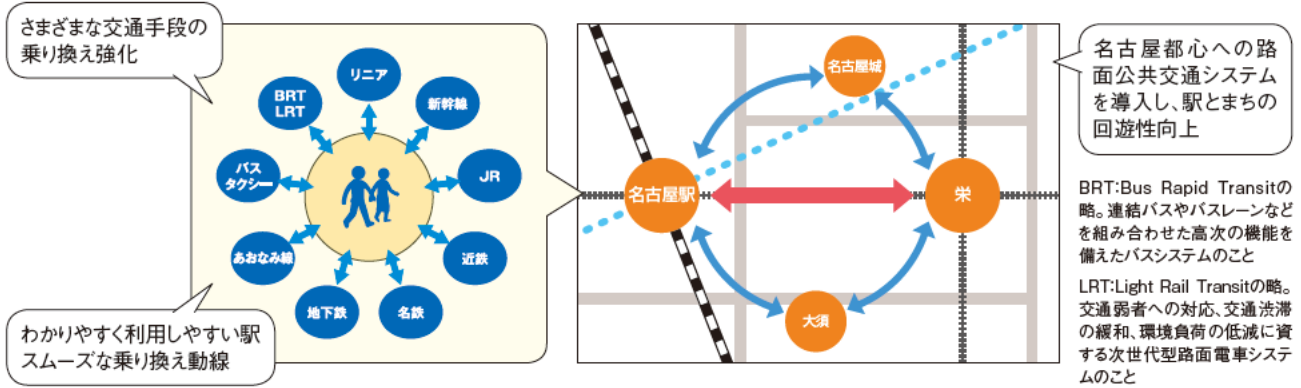
世界的なモノづくり拠点の成長を支える基幹的交通拠点とネットワークの強化

- ▶ 中部国際空港や名古屋港などの世界につながるゲートウェイの機能強化
- ▶ 高速道路整備等による、内陸物流拠点・重要港湾・国際空港(陸・海・空)をつなぐ国際物流基幹ネットワークの構築
- ▶ スマートICや幹線道路整備による地域間ネットワークの強化

国際競争力を備えた交通機能確保

- ▶ 名古屋駅の交通結節機能強化(ターミナル機能強化、駅からまちをつなぐ魅力ある歩行者空間の形成など)
- ▶ 周辺核都市(岐阜市、四日市市、豊田市等)や中部国際空港へのアクセス性強化

●名古屋駅の交通結節機能強化イメージ



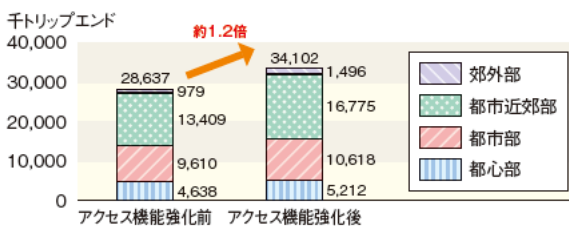
リニア大交流圏における求心力を備えた都市づくり

- ▶ 都市部の魅力を高める交通まちづくり
- ▶ まちのシンボルとなる新たな路面公共交通システムの導入

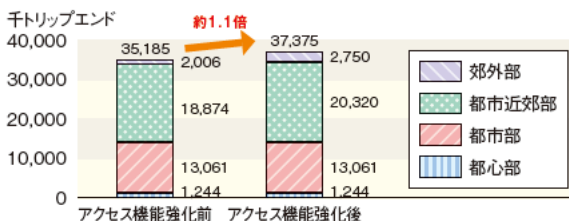
MEMO リニア開業を見据えた施策実施の効果推計結果

名古屋駅の結節機能強化やアクセス機能強化により、交流ポテンシャルが増加

●鉄道高速化(速度2割増)により40分圏域の発生集中量*(交流ポテンシャル)が2割増加



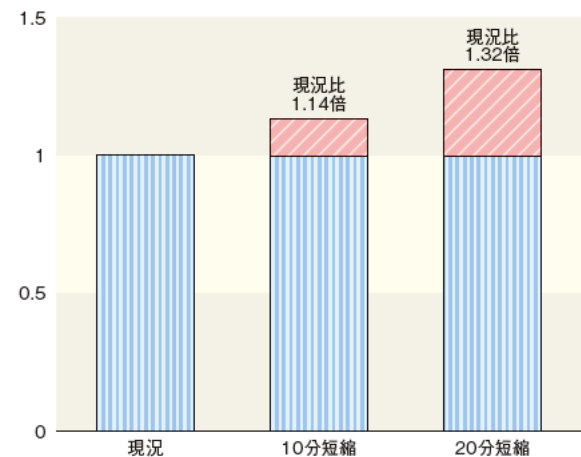
●名古屋駅への高速道路アクセス改善により60分圏域の発生集中量*(交流ポテンシャル)が1割増加



*発生集中量:ある地域を出发・到着する移動量

豊田市駅~名古屋駅間の鉄道所要時間短縮により、人の動きが増加

●現況約60分の名古屋駅~豊田市駅の鉄道所要時間を20分短縮すると、名古屋駅地区から豊田市中心部間の人の動きが約3割増加



注) 予測に用いた分布モデルで地域間の所要時間を短縮して分布交通量を推計
注) 移動の目的を「業務」と「自由」に限定

方向性2 質の高いモビリティ

- 自動車利用が多い郊外部と、公共交通が中心となる都市内の移動を円滑に行えるようにするなど、地域によって最適な交通手段を使い分けられるようにするため、多様な交通モードが利用可能でそれぞれが連携した交通体系を構築します。
- 高度な交通結節機能と様々な都市機能が集積し、交通と生活をつなぐ、まちの核となるモビリティセンターを構築します。なかでも自動車依存傾向の強い中京都市圏においてはモビリティセンターのなかに自動車と他の交通機関との乗り換え(P&R)機能の充実を図ります。
- モビリティセンターを核とした多極型のネットワークを構築するため、モビリティセンター間の交通網の機能強化を図ります。
- 先進的モビリティの導入など未来志向の交通環境創出を図り、交通システムやマネジメントのイノベーションを実現します。
- 充実した道路インフラを最大限活用するため、交通状況に応じて道路構造とその運用を適切に見直し、安全性・快適性・速達性・信頼性といった観点から機能向上を図ります。

●交通結節機能とさまざまな都市機能が一体化したモビリティセンターのイメージ



モビリティセンターは、地域の交通と生活をつなぐ拠点としてまちづくりの核となる位置に構築

都市部のモビリティセンター
都市圏の玄関口に構築

都市部・都市近郊部の
モビリティセンター
都市の拠点となる駅等に構築

都市近郊部・郊外部の
モビリティセンター
役場やスーパー、医療施設等が
集まる拠点に構築

都心部のモビリティセンターのイメージ 【都市圏の玄関口に構築】



- ①リニア・新幹線・鉄道・バス・自動車(高速道路)・超小型モビリティ・自転車等の交通機能が集積
- ②乗換先が一目で見渡せ、上下動も円滑にできるわかりやすく利用しやすい乗り換え空間
- ③駅とまちをつなぐにぎわいと滞留空間を兼ね備えた歩行空間と移動手段



ベルリン中央駅
上層から地下まで見通せる構内

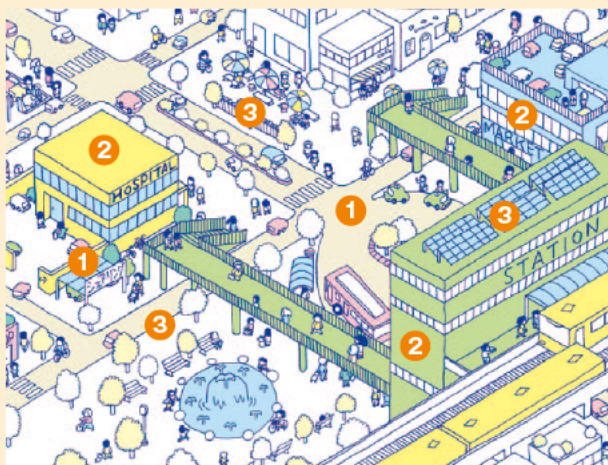


ベルリン中央駅
広く開放的でわかりやすい空間構成

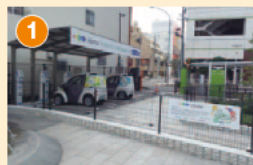


ベルリンアレクサンダー駅前広場
駅前がトランジットモール

都市部・都市近郊部のモビリティセンターのイメージ 【都市の拠点となる駅前に構築】



- ①鉄道・バス・超小型モビリティ・P&Rなどの交通機能が集積
- ②駅を中心にさまざまな都市機能が集積し、駅周辺だけでなく広域的な集客力を持つ
- ③駅ビル内や駅周辺に人が集まりにぎわいを生み出す空間が充実



愛知県豊田市
駅前の超小型モビリティシェアリング



岐阜県岐阜市
駅前に商業や居住、にぎわい機能



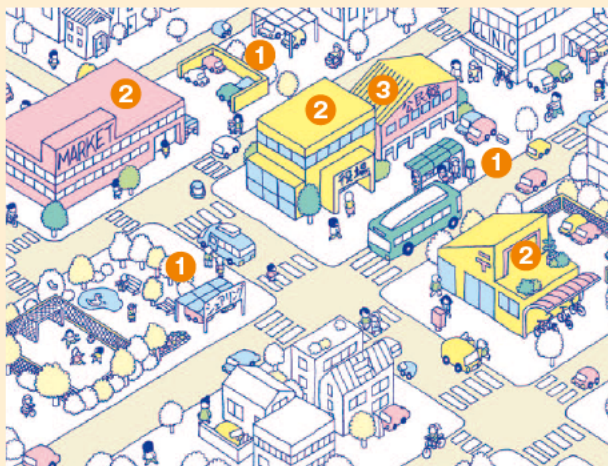
愛知県一宮市
駅ビル内に中央図書館



愛知県一宮市
駅ビル内のイベントスペース

資料:岐阜県岐阜市(上右)、愛知県一宮市(下2枚)

都市近郊部・郊外部のモビリティセンターのイメージ 【役場やスーパー、医療施設等が集まる拠点に構築】



- ①バス・コミュニティバス・超小型モビリティ・P&R・自転車等の交通機能集積
- ②行政や金融等の機能を有し地域の生活拠点を形成
- ③集会やイベントに利用できる公民館等の施設で人々が交流。周辺地域で取れた農産物等の特産品を扱う市場がひらかれ、地域外からも集客



愛知県みよし市
駅近隣の施設でフリーマーケット



愛知県瀬戸市
路線バスとコミュニティバスの
結節点・商業機能や行政機能も集積



愛知県安城市
路線バスとコミュニティバスが病院で結節

資料:愛知県瀬戸市(上左)

まちづくりの核となる位置でのモビリティセンターの構築

- ▶ 多様な交通手段を使い分けられる乗り換え拠点
- ▶ シームレスな乗り換えを実現する交通結節機能向上と料金体系の実現
- ▶ モビリティセンターまでの円滑なアクセスを実現する道路やバス、鉄道などの交通ネットワーク整備、機能向上
- ▶ まちづくりとの連携による生活に必要な都市機能の集積

MEMO モビリティセンターによる住みやすさの変化イメージ(鉄道駅がない郊外部の例)

現況

【交通】

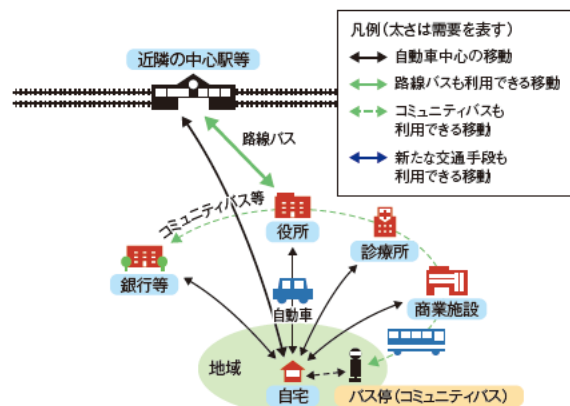
- 地域の主要道路に路線バスが運行
- 地区を結ぶコミュニティバスが運行
- 移動手段の多くは、自動車利用

【生活】

- 生活に必要な施設(役所、商業施設、医療施設等)が点在
- 交通手段は、公共交通手段が使いつらく、自動車利用に依存傾向



⇒ 人口減少、高齢化の進展を考えると「**利用しやすい交通手段**」
「**公共交通利用の維持**」が求められる。



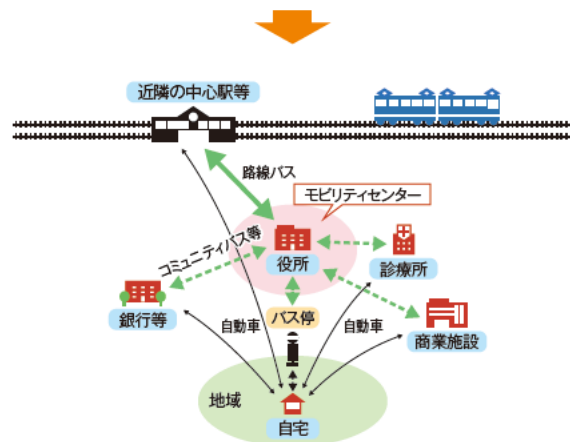
モビリティセンターの構築イメージ(交通結節機能強化)

【交通】

- 交通結節機能を強化したモビリティセンターを構築
- 路線バス利用者の増加により、さらに交通サービスが向上する好循環
- 主要地域、施設を結ぶ路線バスの見直し等によりサービス向上

【生活】

- 生活に必要な施設(役所、商業施設、医療施設等)が点在
- 交通手段は、移動を効率的に集約することで、利用しやすい交通手段が確保され、自動車から公共交通等へ移動手段が変化



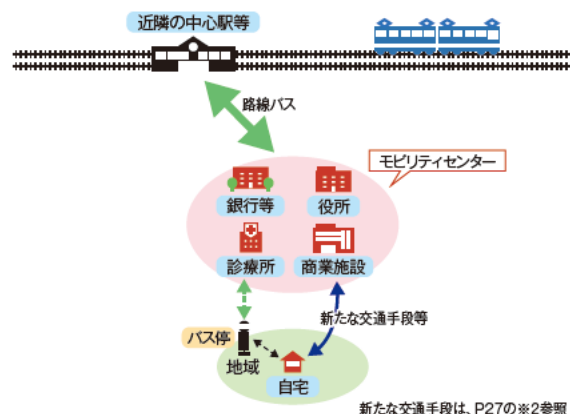
モビリティセンターの構築イメージ (交通結節機能強化+都市機能付加)

【交通】

- 交通結節機能強化と都市機能を付加したモビリティセンターを構築
- 路線バスの利用者がさらに増加し、交通サービスがさらに向上
- モビリティセンターへは超小型モビリティ等でも移動可能

【生活】

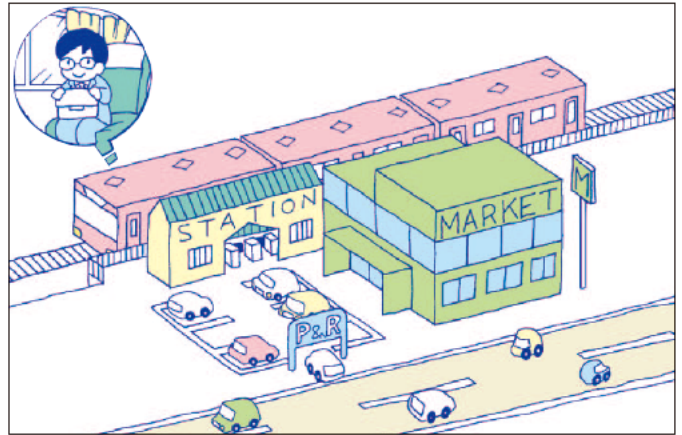
- 生活に必要な施設(役所、商業施設、医療施設等)が集約
- 交通手段は、移動を効率的に集約することで、マイカーの相乗りやカーシェアリング等の「新たな交通手段(p.27 参照)」なども含め、利用しやすい交通手段が確保され、自動車から公共交通等へ移動手段が変化
- 主要施設機能が集約して利便性が高まることで、外出回数が増加し、人々のさらなる交流や賑わいの創出・まちの活性化が実現



新たな交通手段は、P27の※2参照

複数の交通手段間の連携機能の強化

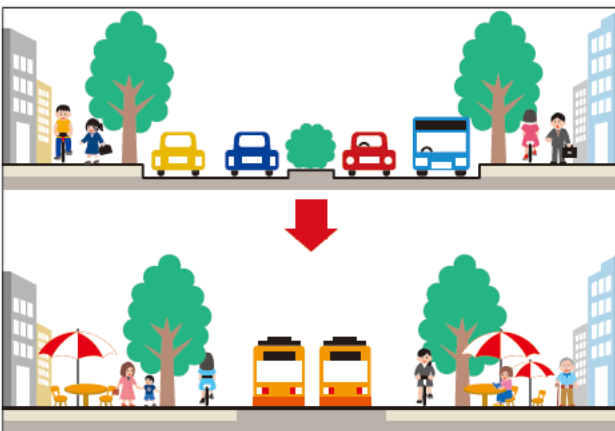
- ▶ 商業施設等と連携したP&Rのさらなる展開
 - ▶ 超小型モビリティやカーシェアリング等の利活用
 - ▶ ICTを活用した高度なマネジメントによるシームレス化
- ※モビリティセンター以外の取り組み



快適な生活を支える道路機能の向上

- ▶ 道路空間再配分・歩行者回遊空間の整備
- ▶ バイパス整備・車線拡幅等の道路改良や交差点改良
- ▶ 交通管制の工夫

●道路空間再配分イメージ



●道路改良や交差点改良、交通管制の工夫イメージ

ラウンドアバウトの導入例 (社会実験)



資料：焼津市

自動車利用の抑制・適正化

- ▶ 都心部への流入交通や駐車に対する課金
- ▶ 交通マーケティングを踏まえた徹底的なモビリティ・マネジメント

●自動車と公共交通等をかしく使い分けるライフスタイルの普及



資料：愛知県

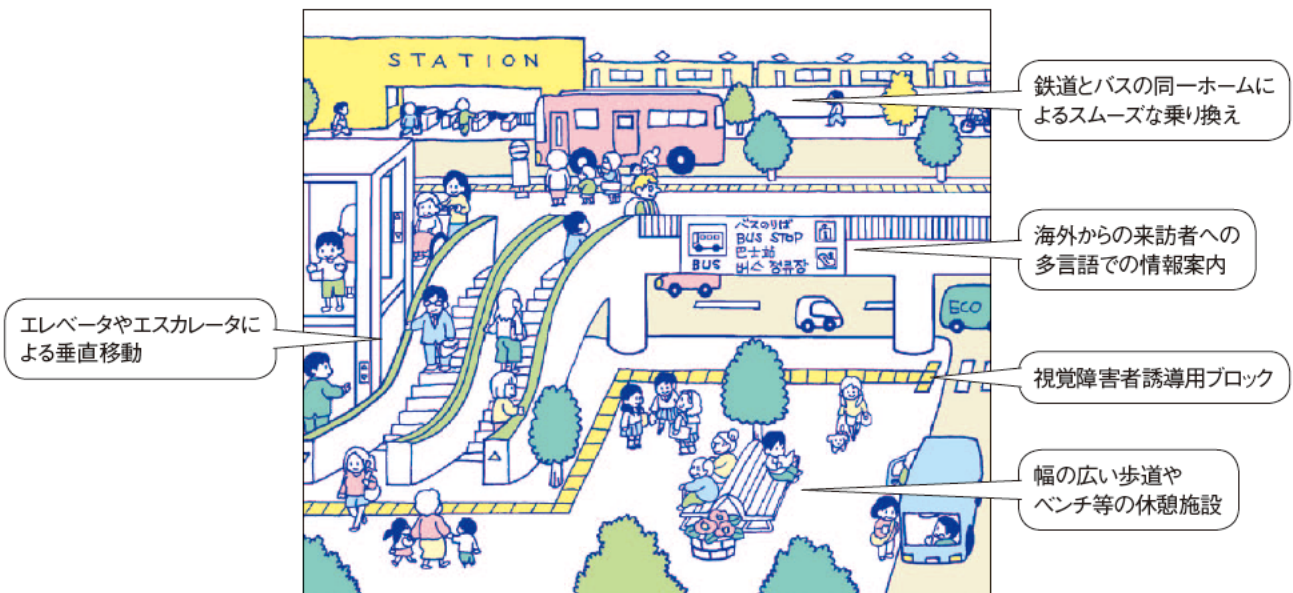


方向性3 住みやすい交通環境

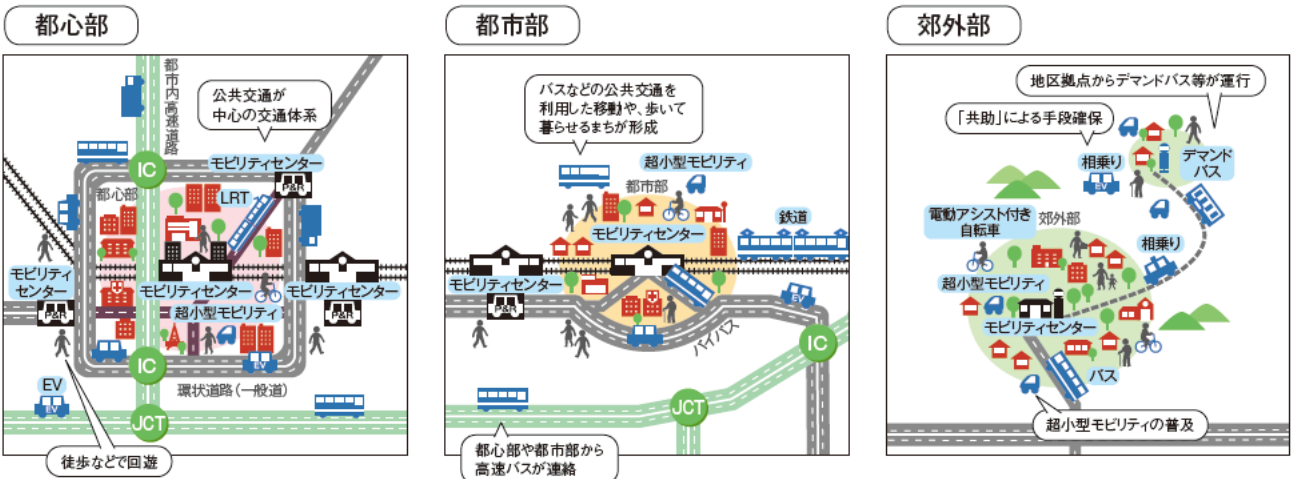
- 駅等を中心としたコンパクトシティ※1の実現を支える、公共交通等による都市内の回遊性向上や、集約化した都市へのアクセス性向上のための交通機能の向上を図ります。
- だれもが円滑に移動できるユニバーサルな交通環境を創造します。
- 環境にやさしく、生活や経済活動、地域活力を支える公共交通を確保・維持するとともに、新たな交通手段※2による移動手段の確保と連携を図ります。
- 地域によって交通特性や生活スタイルが異なることから、それぞれの地域特性に応じたモビリティを確保します。
- 南海トラフ巨大地震の脅威が迫るなか、都市機能の早期回復に向け交通面から災害に備えます。

※1：コンパクトシティ：鉄道駅等の拠点を中心とした都市機能の集積やまちなか居住と、拠点間等の交通アクセスが確保された持続可能な集約型の都市構造
 ※2：新たな交通手段：カーシェアリングや超小型モビリティシェアリング、コミュニティサイクル、自家用有償旅客運送、地域や身近にいる人同士が支えあう共助によるマイカー相乗りなどのいわゆる準公共交通と呼ばれる移動手段

●ユニバーサルな交通環境イメージ



●地域特性に応じたモビリティの確保のイメージ



都 | 市 | 交 | 通 | 施 | 策 |

駅や中心市街地を中心としたコンパクトシティの形成

- ▶ モビリティセンターを核としたまちづくりと都市交通の連携
- ▶ 郊外部における地域拠点（役場、道の駅等）を中心としたまちづくり
- ▶ メリハリをつけた交通インフラの取捨選択

モビリティセンター構築による生活利便性の向上

- ▶ 都市機能施設の誘導
- ▶ 生活道路、地区道路の整備
- ▶ 新たな交通手段を支えるインフラの整備

公共交通の確保・維持

- ▶ 民間活力の導入等多様な取り組みによる地方鉄道の確保・維持
- ▶ 交通事業者の枠組みを超えた料金体系の導入
- ▶ 公共交通を支えるための資金的な支援措置の導入
- ▶ 新たな交通手段と、鉄道やバスとの連携

郊外部における移動手段の確保

- ▶ 地域や身近な人同士が支えあう共助によるクルマの準公共交通的な活用（相乗り等）
- ▶ 次世代型自動車や超小型モビリティを活用した移動手段の確保
- ▶ 福祉、教育、医療、商業等との連携

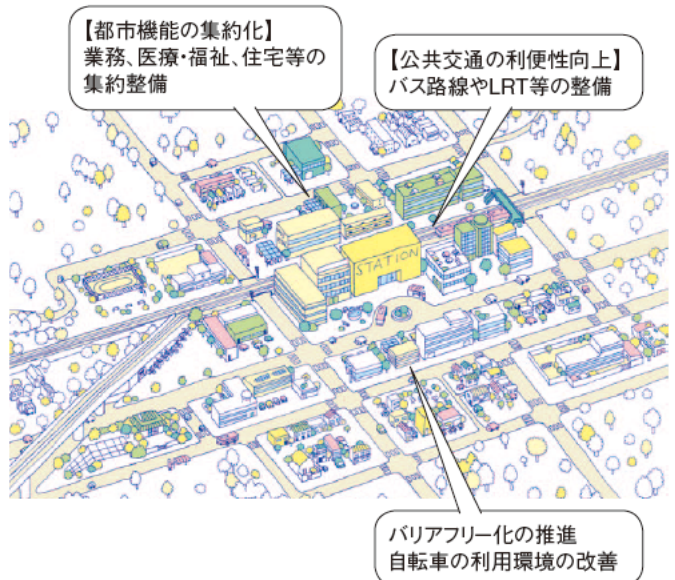
ユニバーサルな交通環境を創出

- ▶ 高齢者、障害者等の円滑な移動環境の整備、モビリティの確保

安心・安全な交通環境の整備

- ▶ 安全な地区交通環境の創出
- ▶ 耐震化やリダンダンシーの確保による防災機能の強化

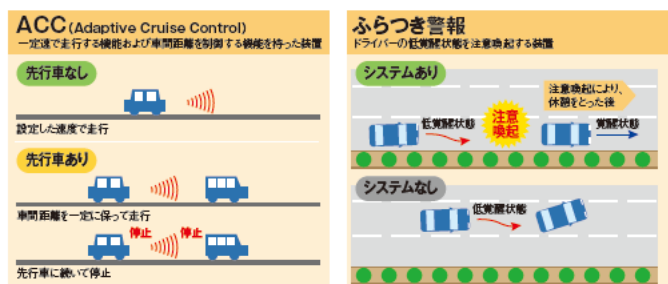
●集約型都市構造を目指したまちづくりと都市交通の連携



●超小型モビリティを活用した移動手段の確保



●高齢者、障害者等の円滑な移動を支援するモビリティの確保



資料:国土交通省HP

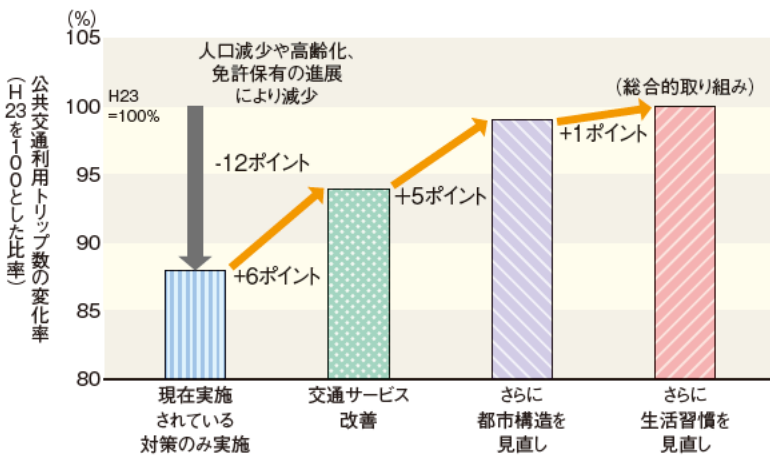
都市交通施策実施の効果

- 将来の交通課題に対応するため、交通サービス改善、都市構造の見直し、そして生活習慣の見直しに関するシナリオを設定し、定量的に評価しました。
- 「交通サービス改善」「都市構造の見直し(拠点等への人口集積)」「生活習慣の見直し(かしこいクルマの使い方)」の総合的な取り組みにより、さまざまな課題が現在(平成23年)より改善する見通しです。

● 将来交通需要予測で評価した施策の内容

シナリオ	シナリオの条件
交通サービス改善	待ち時間や所要時間の短縮、運賃割引や自動車利用抑制策の実施
都市構造の見直し	人口が集中し鉄道駅がある地域に夜間人口や昼間人口が移動
生活習慣の見直し	自動車に頼り過ぎず、かしこく多様な手段を使い分ける生活習慣が浸透

公共交通利用*トリップ数の変化(H47)

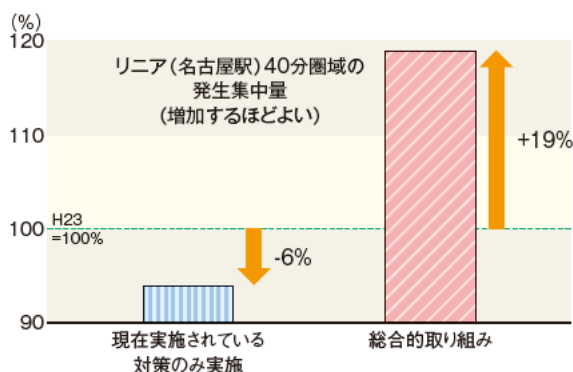


※グラフの公共交通利用とは、鉄道やバスの利用についての指標であり、計画内で提案している新たな交通手段の利用は含まれていません。
 ※第5回調査圏域での集計

- 左図のように、「交通サービス改善」「都市構造の見直し」「生活習慣の見直し」に総合的に取り組むことで、人口減少下でも、多様な移動手段の1つを成す鉄道やバスなどの公共交通利用者数を維持することができる見通しです。
- また、地域や身近にいる人同士が支えあう共助、超小型モビリティのシェアリングなどの新たな交通手段の普及により、誰もが移動できる交通手段が確保された交通状況を見通しています。

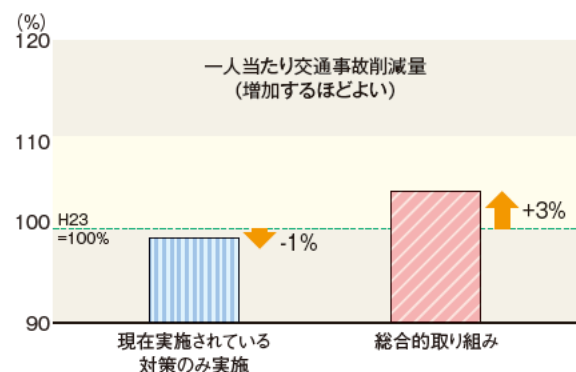
- 下図のように、総合的な取り組みにより、中京都市圏のさまざまな課題も改善する見通しです。

リニア(名古屋駅)を中心とした交流ポテンシャルの変化(H47)



※発生集中量:ある地域を出発・到着する移動量
 ※第5回調査圏域での集計

一人当たり交通事故削減量の変化(H47)



※第5回調査圏域での集計