

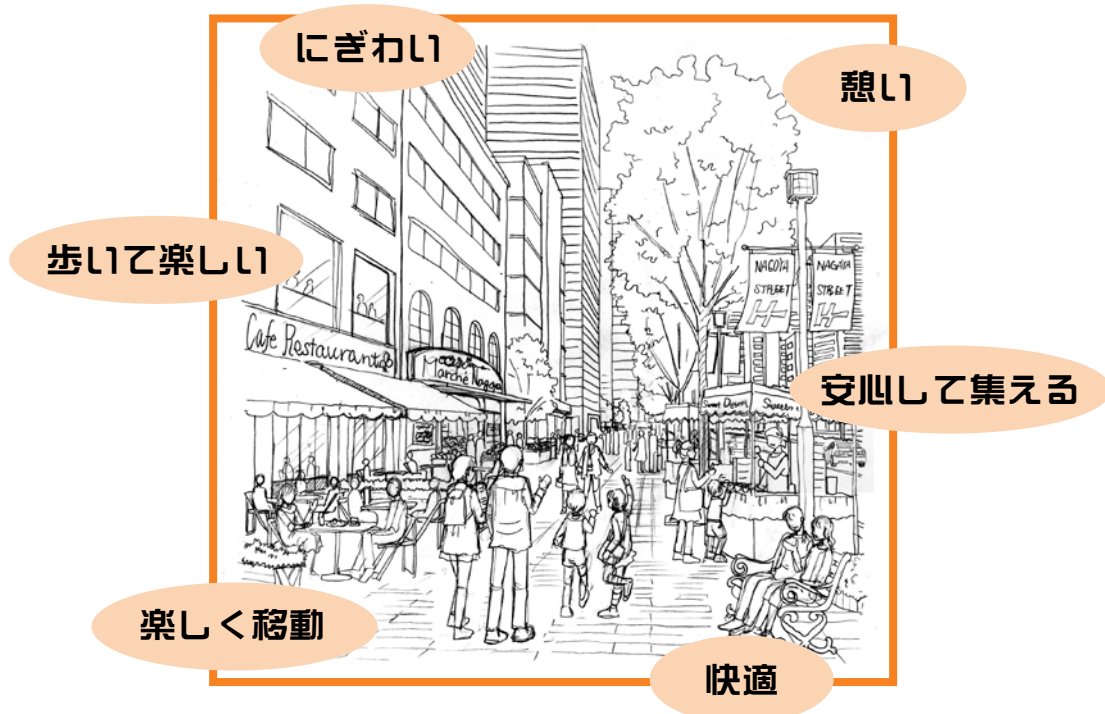
なごや交通まちづくりプラン

～みちまちづくりの推進のために～

(素案)

— 概要版 —

みちを変えて まちを変える
みちまちづくり



平成 25 年 9 月

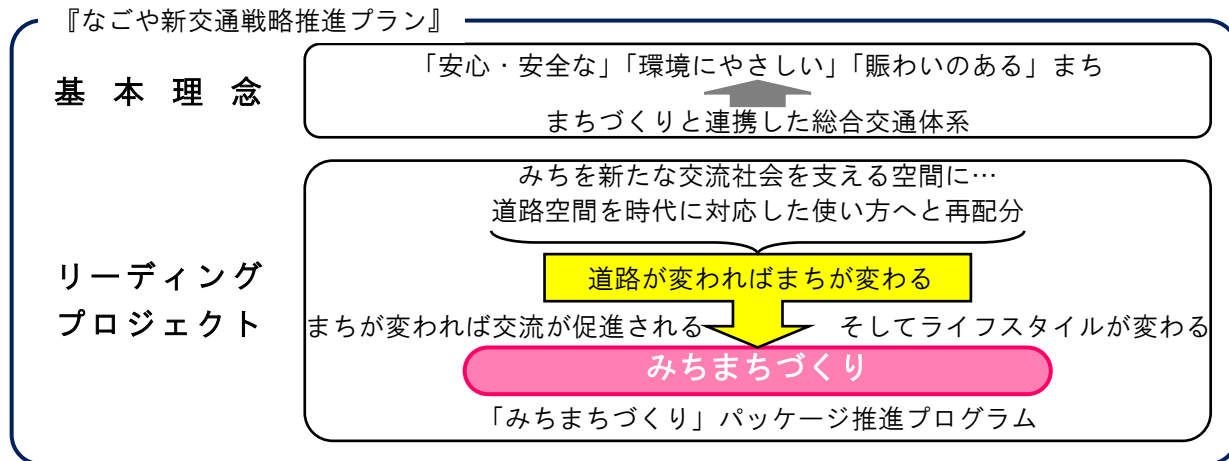
名古屋市

□ プランの概要

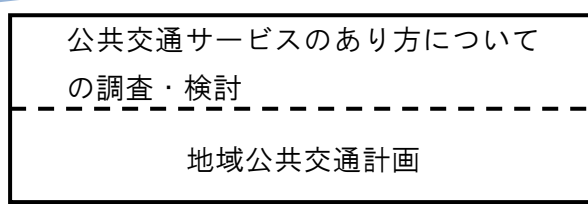
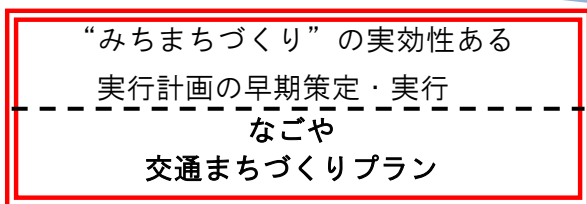
策定にあたって

● 策定の目的

『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“みちまちづくり”を着実かつ計画的に具体化していきます。



『なごや新交通戦略推進プラン』の実現のために



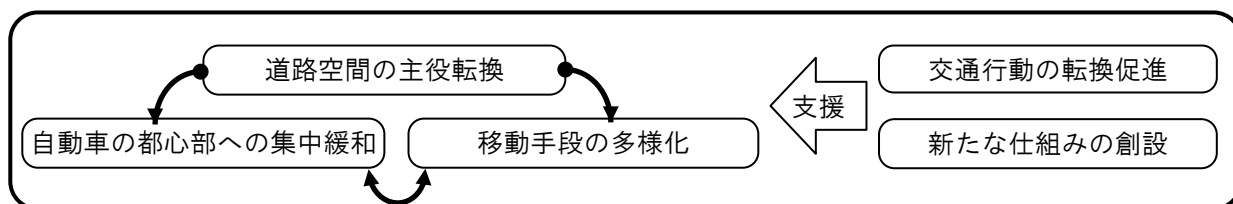
● 計画期間

リニア中央新幹線の開業予定時期（2027年）を見据えた中・長期的な展望について整理した上で、2020年までの取り組みを示します。

計画の構成

● 分野別施策展開（取り組み分野ごとに、中長期的な施策の展望と展開内容の整理をします。）

「道路空間」の主役転換の取り組みからまず始め、「自動車」と他の「移動手段」に関する取り組みを三本柱として一体的に進めていきます。さらに、「行動転換」と「仕組み」に関する取り組みにより、三本柱の施策の推進を支え、“みちまちづくり”を具体化します。



● **地域別施策展開**（地域ごとに、具体的な施策の実施内容を整理します。）

都心部



広域的で魅力ある文化・商業施設が
集積する広域交流の場

拠点駅そば



主要鉄道駅の駅勢圏を中心とした
地域交流の場

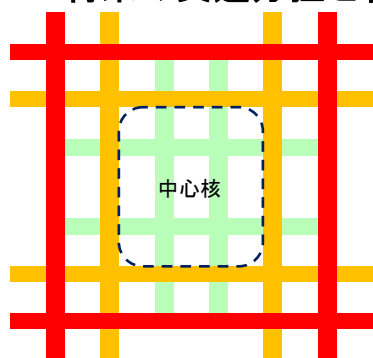
生活圏



地域の生活交流の場



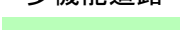
みちまちづくりを実現する交通機能

● **将来の交通分担と都心部幹線道路の機能の整理**



自動車交通機能の再整理のイメージ図

都心部において、移動手段を多様化することなどより自動車から公共交通への転換を促進するとともに、通過交通の迂回誘導を行うことで流出入交通量を減少させていきます。そして、都心部の幹線道路のこれまでの自動車交通機能を整理し、交流空間としての機能など、他の機能を含めた機能を創出・拡大していきます。

道路種別	主に分担する機能
都心環状道路 	都心中心核の外側に環状ネットワークを形成して、通過交通等を迂回誘導し、集約化します。
都心アクセス道路 	都心環状道路の内側で都心中心核の周縁にネットワークを形成し、都心部を目的地とする交通を集約するとともに、可能な範囲で他の機能の充実を図ります。
多機能道路 	自動車交通ネットワークの機能を自動車通行の迂回等により減らし、自動車交通機能以外の機能を担わせていきます。

● **自動車交通機能以外の機能の創出・拡大**

必要な自動車交通機能は確保した上で、次の視点で自動車交通以外の機能を必要とする区間において、それらの機能を創出・拡大していきます。

創出・拡大する視点

賑わい空間の創出	路面公共交通の充実	自転車走行・歩行の安心 ・安全な環境の確保
----------	-----------	--------------------------

将来像

自動車中心の“道路”から歩いて楽しい賑わいのある“みち”へ

人々が憩い、集う、魅力的なふれあい空間。さまざまな主体が主役となり、協力しながら新しい道路空間を創出していきます。



施策の方向性

● 幹線道路の役割の明確化と空間配分の見直し

主要な自動車ネットワークである幹線道路の役割を明確化し、メリハリある空間活用を実現します。

- ㊦ 特定の区間を選定し、大幅な歩行者空間拡充等に向けた空間の見直しを実施 <都心部>
- ㊧ 必要な自動車走行環境は確保しつつ、自転車・公共交通の利用促進や走行環境改善に向けて道路空間の使い方を見直し <全市域>
- ㊨ 自動車交通の円滑化等、必要に応じて、道路の機能強化や新規整備を実施 <全市域>

● 地域の特色を活かした道路空間の創出

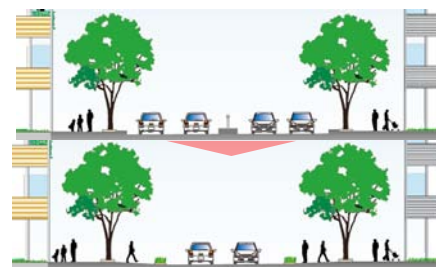
区画道路については、自動車の速度や流入を抑制し、地域と連携した特色のある道路空間を創出します。

- ㊩ 区画道路の空間の見直しを試行的に実施し、全市域に拡大・推進 <全市域>

展開内容

➤ 賑わい交流軸の選定と整備実施 ㉗

みちまちづくりの最も象徴的な取り組みとして、「多機能道路」の中から、車線減を実施し、歩行者空間の拡大を具体化していく区間（賑わい交流軸）を選定し、市民の機運醸成に合わせ、事業を実施します。

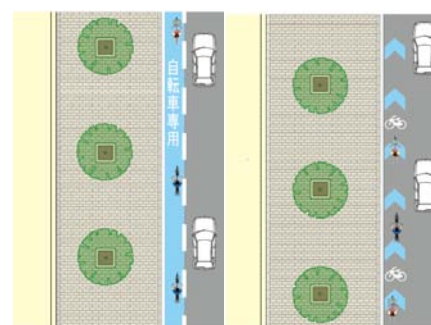


歩行者優先の空間整備

➤ 自転車走行空間の確保 ㉘

自転車の適正な走行に向けて、必要に応じて、走行空間を確保します。

自転車専用の走行空間が確保できる場所は、自転車道や自転車レーン等を整備し、それ以外の場所においては、車道に自転車の適正な走行位置を路面表示等で示すこと等により、走行空間の意識付けを行います。



(自転車レーン)

(路面表示)

➤ 賑わいある街区づくり ㉙

商業施設等が集積している一定のエリアにおいて、道路占用の特例制度等を活用し、道路空間の柔軟な利活用を進め、賑わいある街区を創ります。あわせて、沿道駐車場の用途転換や自転車駐車場の確保などを実施していきます。これらの取り組みは、地域からの発意に基づき、行政と地域の負担や役割分担の考え方を明確にしながら実施します。



商業集積地区の空間見直しのイメージ

➤ 暮らしの安全を守る街区づくり ㉚

生活空間においては、簡易な方法で自動車を通りにくくすることなどによって、地域住民が安心して歩ける暮らしの安全を守る街区を創ります。



プランターによる安全確保の事例

出典：生活道路のゾーン対策マニュアル

➤ LRT^{※1}又はBRT^{※2}の導入空間検討 ㉛

➤ 路面公共交通等の走行環境の改善 ㉜

➤ 歩行環境の改善 ㉝

➤ 都心部周辺道路の迂回機能の強化 ㉞

➤ 整備プログラムに基づいた道路整備 ㉟

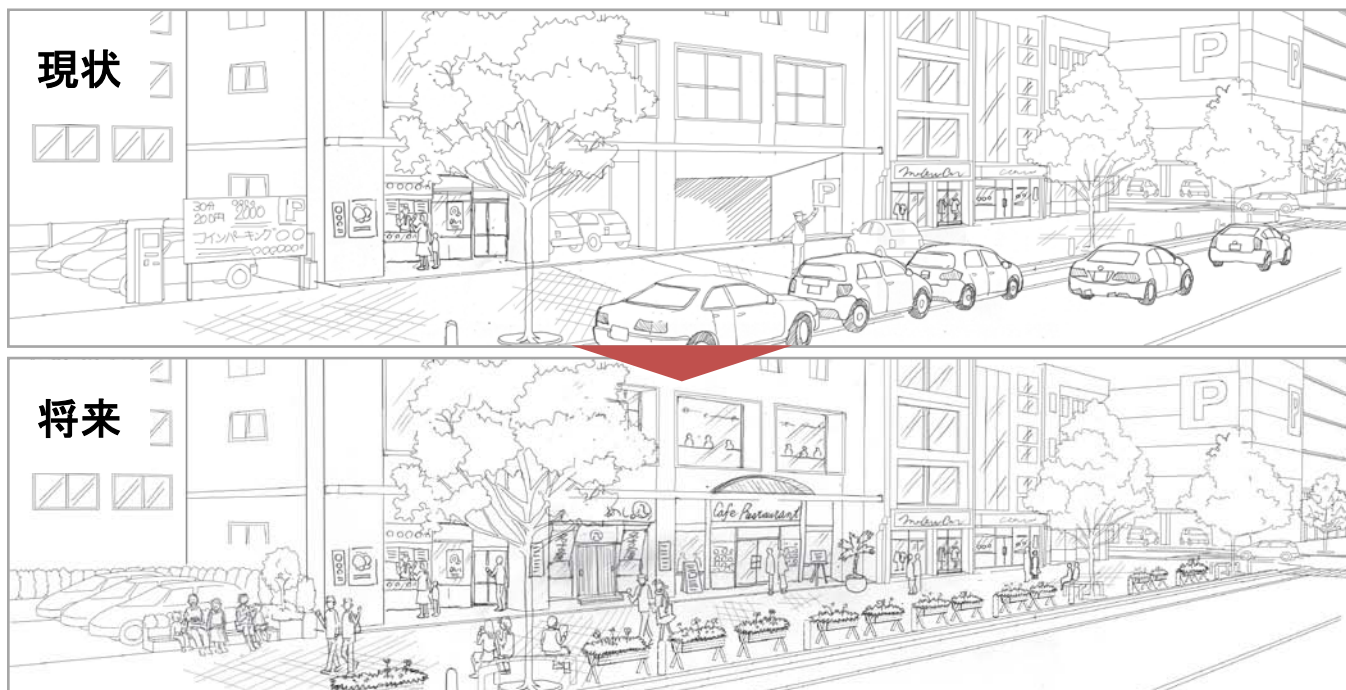
※1 LRT：低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性・速達性・快適性等の面で優れた特徴を有する次世代型路面電車システム。

※2 BRT：輸送力の大きなバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次のサービス機能を備えたバスシステム。

将来像

駐車場のあり方を見直して自動車が入り過ぎない都心部へ

自動車のための空間を、賑わいの空間へ。街並みの分断が解消され、安心して集える都心部になっています。



施策の方向性

● 駐車場の集約化と新規整備の抑制

新規整備ではなく、既存駐車場の活用により、賑わい街区などでの自動車利用環境を見直します。

- ㊦ 駐車場整備を義務付けている各種制度を改正 <都心部、拠点駅そば>
- ㊧ 駐車場整備地区^{※3}及び都市計画駐車場^{※4}のあり方を見直し <都心部、拠点駅そば>
- ㊨ 小規模駐車場等に対する設置基準を創設 <都心部>
- ㊩ 大規模駐車場を中心に共通駐車券の導入を誘導 <都心部>

● 自動車から公共交通への乗り換え促進

パークアンドライド^{※5}実施エリアの拡大や駐車場の機能強化により、広く自動車から公共交通へ乗り換えを促進します。

- ㊪ 柔軟なパークアンドライドを推進 <拠点駅そば、生活圏>
- ㊫ 駐車場の乗換機能を強化 <都心部>

※3 駐車場整備地区 : おもに商業地域、近隣商業地域において、一定規模以上の建築物を新增する場合、円滑な道路交通を確保することを目的に、延床面積に応じた駐車場の設置が義務付けられる、市町村が指定する地区。

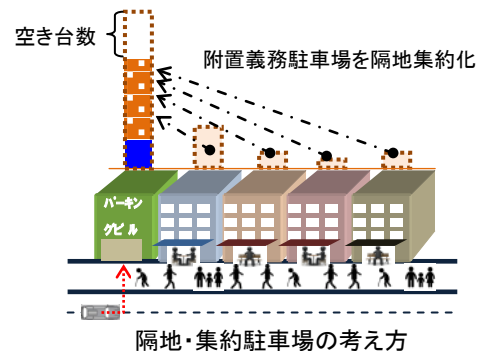
※4 都市計画駐車場 : 自動車の駐車のための一般公共の用に供され、その位置に永続的に確保すべきものとして都市計画に定められる道路の路面外に設置される駐車場。

※5 パークアンドライド : 自宅から最寄り駅まで自動車を使い、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地までいく交通手法。

展開内容

➤ 新たな開発等に伴う駐車場整備基準の見直し ㊦

既存駐車場への集約化や公共交通の利用促進策を実施する事業者に対する整備基準の緩和等、地域の実情に合わせた運用ができるように、駐車場法に基づく附置義務制度^{※6}等各種制度を見直します。



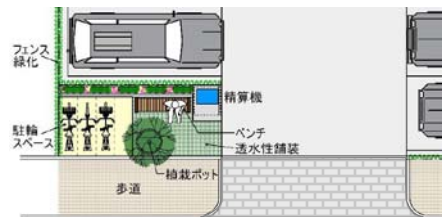
➤ 都市計画駐車場の新たな利活用 ㊧

都市計画駐車場の役割を見直し、附置義務駐車場の集約先としての利用、自動二輪車駐車場の確保、EV充電施設整備、カーシェアリング^{※7}等、まちづくりに合わせて新たに利活用します。



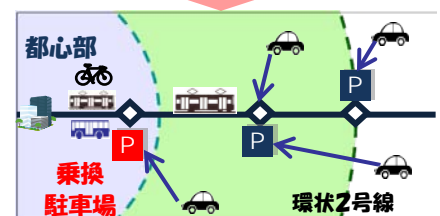
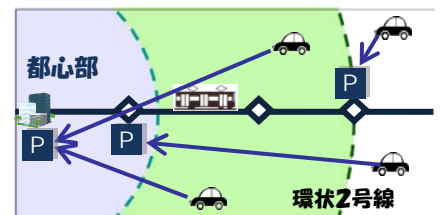
➤ 小規模駐車場等に対する設置基準等の創設 ㊨

現在設置基準が定められていない小規模な時間貸し駐車場や月極め駐車場等に対して、緑化等の社会貢献機能の付加等の設置基準を創設します。



➤ パークアンドライド実施エリアの拡大 ㊩

これまで対象としていなかった環状2号線の内側の駅等においてもパークアンドライドを実施し、都心部に流入する自動車を経済的に公共交通に転換します。また、都心部では、一定の条件を満たす駐車場と「ちょい乗りシステム^{※8}」等の歩行者支援機能とを連携させることによって、自動車を利用せずに移動できる環境を整え、都心部内での自動車利用を抑制します。



パークアンドライドの実施イメージ

➤ 駐車場整備地区の廃止・見直しと「駐車場整備抑制地区(仮称)」の指定 ㊪

➤ 共通駐車券制度の導入誘導 ㊫

➤ 郊外方向へのパークアンドライドの促進 ㊬

➤ 乗換駐車場の位置づけと機能拡充 ㊭

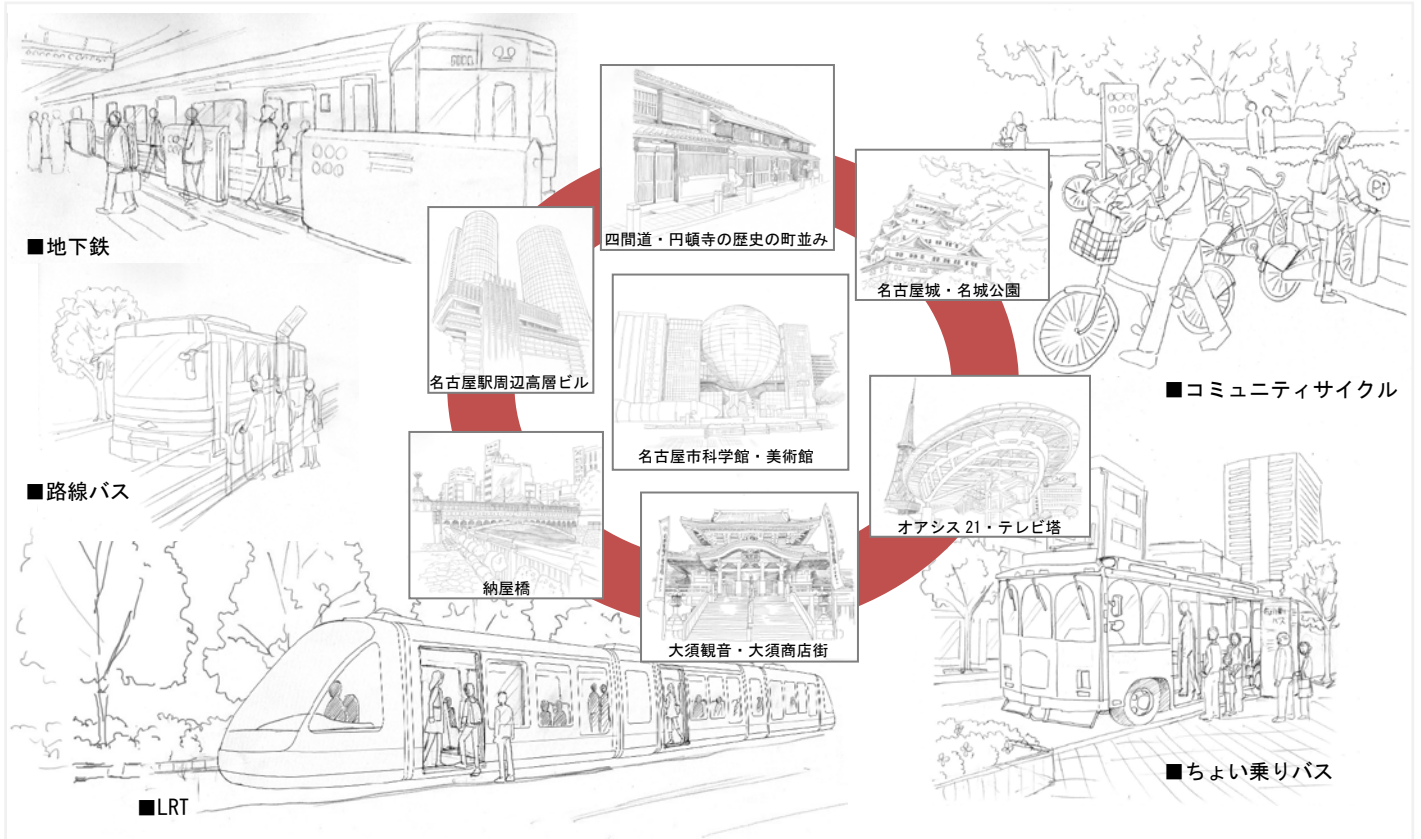
※6 附置義務制度 : 条例により一定規模以上の建築物の新增設の際に義務として整備された駐車場施設。
 ※7 カーシェアリング : 長時間の利用を中心とするレンタカーと異なり、短時間、簡素な手続きで自動車をレンタル利用するシステム。
 ※8 ちょい乗りシステム : 歩いていくにはちょっとためらうような距離の移動を手助けするための手軽に利用できる交通システム。本編では、都心部におけるシステムとして、ちょい乗りバス及びコミュニティサイクルを想定している。



将来像

移動手段の選択肢を増やし、快適に楽しく移動できるまちへ

マイカーに頼らなくても、楽しく移動できます。移動の選択肢が増えて、市民だけでなく、来街者も移動しやすくなっています。



施策の方向性

● 新たな路面公共交通システムの導入

新たな路面公共交通の導入を検討・推進することで、移動の選択肢を多様化し、公共交通の利便性を高めます。

- ㊦ 都市の魅力を向上させるLRT又はBRTの導入検討 <都心部>
- ㊧ 歩行者の回遊を向上・支援するちよい乗りシステム（ちよい乗りバス^{※9}、コミュニティサイクル^{※10}等）の導入に向けた環境整備 <都心部、拠点駅そば>

● さまざまな移動手段の導入と連携

新たに開発・展開される移動手段の導入や公共性の高い移動手段の利便性向上により、より多くの人たちが乗り換えの抵抗を感じることなく移動できる環境を実現します。

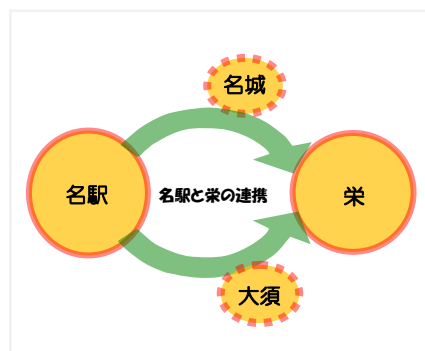
- ㊦ 公共性の高い移動手段の利便性向上 <都心部、拠点駅そば>
- ㊧ 公共空間を積極的に活用した新しい移動手段の検証と普及促進 <都心部、拠点駅そば>

※9 ちよい乗りバス : ビジネス客の業務目的移動や買い物客の回遊移動での利用を見込み、都心部の商業集積地域で運行し、既存の公共交通機関の機能を補完し、「横に動くエレベーター」として都心の回遊機能を向上させるバス。
 ※10 コミュニティサイクル: 長時間の利用を中心とするレンタサイクルとは異なり、短距離・短時間の移動手段として自転車をレンタル利用する。専用の自転車貸出返却場所が複数設置され、どこで借りてどこへ返してもよいシステム。

展開内容

➤ **LRTやBRTの導入検討** ㊦

回遊性や賑わいの向上、名駅・栄間の連携強化、トランジットモール^{※11}を導入した場合の相乗効果等、まちづくりの視点から都心部におけるLRTやBRTの導入について検討します。あわせて、公共交通サービスのあり方（地域公共交通計画）の視点からも検討し、本市におけるLRTやBRTの位置づけや路線、効果、課題等を整理します。



LRT・BRTの導入のイメージ

➤ **ちよい乗りバス、コミュニティサイクルの導入に向けた環境整備** ㊧

商業、業務、観光施設などが集積する地区において、歩行者の回遊性を高め、まちの賑わいを創出する都市の装置として、ちよい乗りバスやコミュニティサイクルの導入に向け、事業スキームの構築や既存公共交通との連携等の環境整備を進めます。



ちよい乗りバス

➤ **公共性の高い移動手段の円滑な利用環境確保** ㊨

多数の人が共同利用する観光バスやスクールバス等、また、公共交通では対応が困難な場合のタクシー利用等については、それらが有する公共性に配慮し、空間再配分後の走行空間や乗降・待機・駐車空間の確保について検討し、環境整備を図ります。



タクシー・観光バス等

➤ **シェアリングシステムの普及促進** ㊩

都心部、拠点駅そばにおける公共施設の駐車場や公共空間等を活用し、自動車をはじめ、今後導入が想定される新しいモビリティについても、シェアリングによる利用を普及促進します。



カーシェアリングシステム
(オランダ・アムステルダムの car2go)

➤ **新たに開発される移動手段の検証** ㊪

※11 トランジットモール：歩行者専用道路において、バス、LRTなどの公共交通機関のみの進入・運行を許可したもの。



[分野別施策展開]

交通行動の転換促進

将来像

多くの人々が公共交通の良さを知り、利用している社会へ

施策の方向性

- **対話による意識の転換**
市民意識への継続的な働きかけとともに、大きな機運を創出することによって、公共交通の必要性の理解を深め、利用を促進します。
- **移動情報の統合・発信**
まちと交通に関する多様な情報を統合して提供することで、市民の公共交通による移動機会の増加を図ります。

展開内容

- **モビリティ・マネジメント^{※12}**
- **交通とまちの情報の統合・発信**
- **「みちまちウィーク^{※13}」の継続実施**
- **意見表明・議論の「場」の創設**



[分野別施策展開]

新たな仕組みの創設

将来像

柔軟な仕組みづくりにより魅力と活力が持続するまちへ

施策の方向性

- **多様な主体と連携したまちづくり**
地域主体のまちづくり及び民間との連携により、効果的、効率的に施策を推進します。
- **制度や財源のあり方を見直し**
持続可能なまちづくりを推進するため、制度や財源のあり方を抜本的かつ迅速に見直します。

展開内容

- **「地域まちづくり」との連携**
- **条例等の既往制度の見直し**
- **エリアマネジメント^{※14}の促進**
- **国の特区制度等の活用**
- **民間技術の導入**
- **新たな財源制度の検討**
- **民間活力を取り入れた施策展開**

※12 モビリティ・マネジメント：ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することをコミュニケーションを通じて促す交通施策。

※13 みちまちウィーク：「みち」を変えることで「まち」を変えるという新しい考え方やその取り組みについて、交通イベントや実証実験を通して市民に考えていただき、理解していただく社会啓発の場。

※14 エリアマネジメント：住民・事業主・地権者等による地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させる主体的な取り組み。

交流と憩いのみちの創造により、賑わいと活気に満ちあふれたまちへ

● 道路空間の主役転換

“みちまちづくり”の最も象徴的な取り組みとして、都心部の幹線道路空間を、人が主役の、歩いて楽しい賑わいのある“みち”へと変えていくために、「多機能道路」の中から「賑わい交流軸」を選定し、車線減による歩行者空間の拡大を行っていきます。また、区画道路においても、地域と連携し、試行的に道路空間の見直しに関する取り組みを進め、「賑わいある街区」づくりの具体化を図ります。



歩行者空間の拡大イメージ

● 自動車の都心部への集中緩和

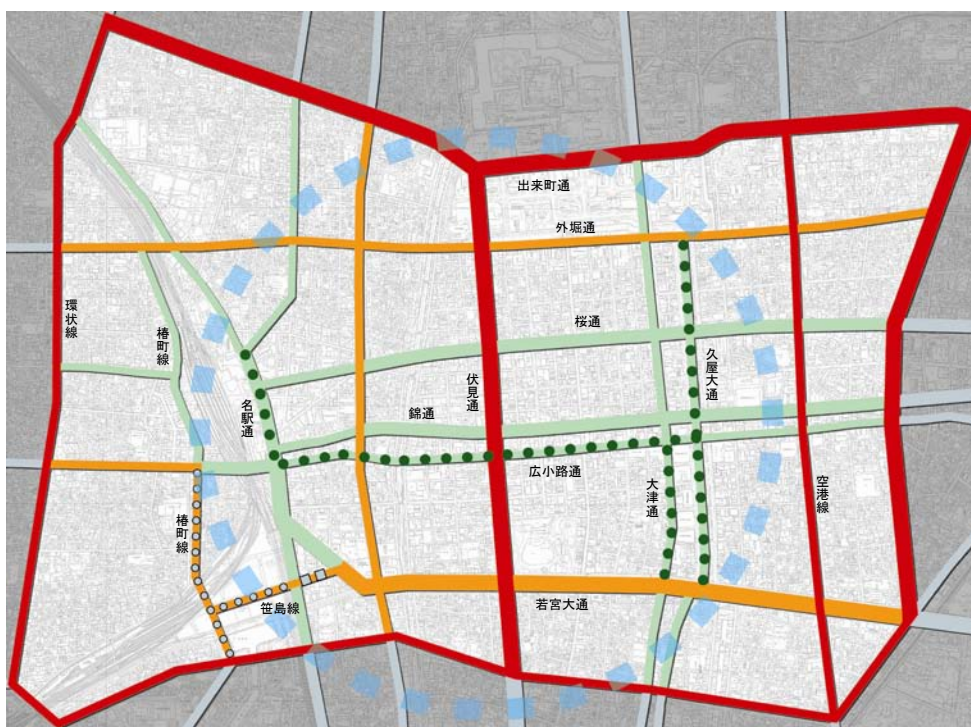
道路とともに自動車利用において不可欠な施設である駐車場について集約化を図り、新規の整備を抑制するため、各種附置義務制度など新たな開発等に伴う駐車場整備基準の見直しを進めることによって、自動車の都心部への集中緩和を図ります。

● 移動手段の多様化

自動車に頼らず快適に楽しく移動でき、より回遊性が高く、賑わいのある都心を形成していくために、LRT又はBRTの導入検討やちよい乗りバス・コミュニティサイクルの導入に向けた環境整備などに取り組み、移動手段の多様化を図ります。



(オーストラリア、メルボルン市)
出典：LRT-次世代型路面電車とまちづくり

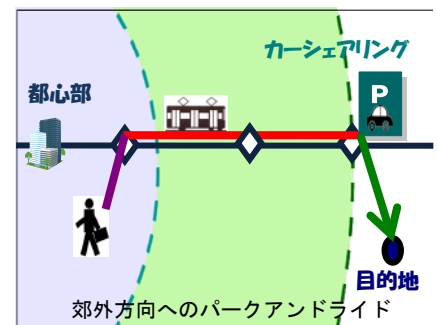
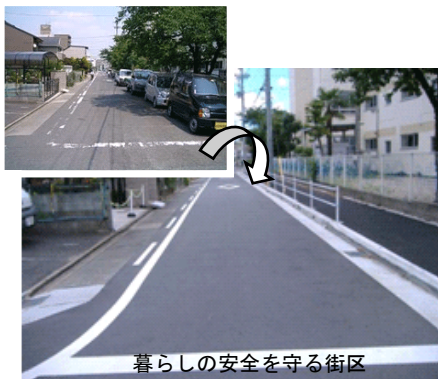
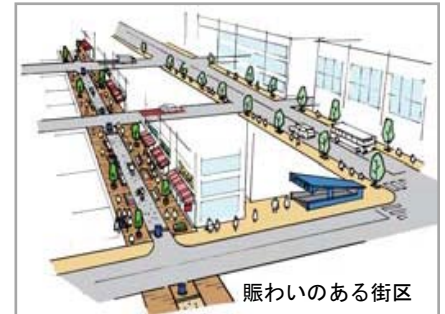


凡例	
—	都心環状道路
—	都心アクセス道路
—	多機能道路
●	賑わい交流軸（候補）
○	整備中道路
□	事業未着手道路
■	LRT 又は BRT の検討エリア

施策展開図（2020年度）

環境にやさしく、安心・安全に歩いて暮らせるコンパクトなまちへ

地域資源や地域特性を活かした特色のあるまちづくりと一体となって、道路空間の主役転換の取り組みなど、各施策の展開を図ります。



展開する施策の例

なごや交通まちづくりプラン（素案）概要版

平成 25 年 9 月

発行・編集

名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課
〒460-8508

名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

電話：(052)972-2744

ファクシミリ：(052)972-4170

ウェブサイト：<http://www.city.nagoya.jp/>

<http://www.ido.city.nagoya.jp/machidukuri/>