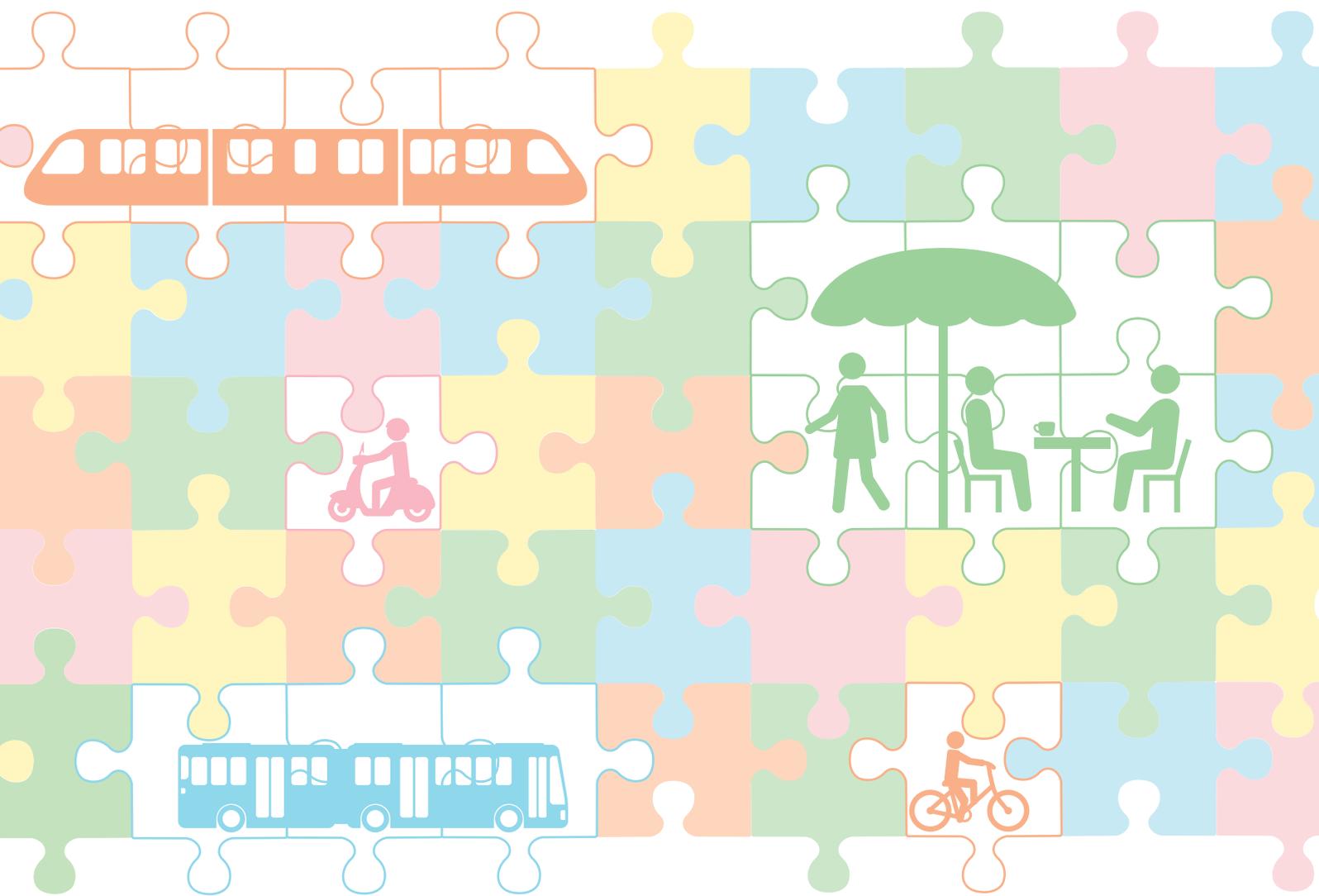


なごや交通まちづくりプラン

～みちまちづくりの推進のために～



みちを変えてまちを変える みちまちづくり

平成26年9月

名古屋市

～みちまちづくりの推進のために～

名古屋市では平成23年9月に交通に関する基本計画として、「なごや新交通戦略推進プラン」を策定しました。同プランでは、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を目指すことを基本理念としており、プランのリーディング・プロジェクトとして“みちまちづくり”を提唱しています。“みちまちづくり”は、名古屋市の特長である広い道路空間をこれまでの自動車を中心の空間から、人が主役の空間へと転換して、安心安全で、賑わいや憩いのあるまちづくりを進めるものです。

このたび策定しました「なごや交通まちづくりプラン」は、この“みちまちづくり”を具体化するために、取り組むべき施策を示したものです。プランでは、「道路の主役転換」、「自動車の都心部への集中緩和」、「移動手段の多様化」という柱となる3つの分野を中心に施策を取りまとめております。名古屋市では、プランに掲げている3つの分野の施策を一体的に進めることにより、“みちまちづくり”を実現して、名古屋大都市圏をリードする個性と魅力あふれるナゴヤにしてみいりたいと考えております。

このプランで示した将来像の実現には、市民、関係者の皆様方のご理解とご協力が不可欠です。それぞれ施策の推進にあたって、名古屋市としても皆様のご意見を伺い、その声を反映しながら進めてまいりたいと考えておりますので、一層のご理解・ご協力をお願いいたします。

これまでプランの策定にあたり、熱心にご議論いただきました名古屋市交通まちづくり推進協議会の委員の皆様、さまざまな場面で貴重なご意見をお寄せいただきました市民や関係者の皆様に、改めてお礼を申し上げます。



名古屋市長
新井たかし

平成26年9月

目 次

1	策定にあたって	1
1-1	策定目的	1
1-2	計画の位置づけ	2
1-3	計画期間	3
1-4	進め方	3
2	計画の考え方と構成	4
2-1	構成の考え方	4
2-2	分野別の取り組み	4
2-3	地域分類	5
	(参考) 『なごや新交通戦略推進プラン』と 『なごや交通まちづくりプラン』の構成	8
3	みちまちづくりを実現する交通機能	10
3-1	交通分担の考え方	10
3-2	幹線道路の機能の考え方	11
3-3	幹線道路の交通機能の整理と他の機能の創出・拡大	13
4	分野別の施策展開	17
4-1	道路空間の主役転換	18
4-2	自動車の都心部への集中緩和	30
4-3	移動手段の多様化	42
4-4	交通行動の転換促進	49
4-5	新たな仕組みの創設	58
5	地域別の施策展開	65
5-1	都心部における施策展開	66
5-2	拠点駅そば・生活圏都心部における施策展開	74
	用語集	77
	資料編	81
1	策定経緯	82
2	時代の潮流	86
3	幹線道路の機能整理	92
4	賑わい交流軸	97
5	空間配分見直しによる自動車交通流への影響予測	101



1 策定にあたって

1-1 策定目的

『なごや新交通戦略推進プラン』に掲げるリーディングプロジェクト“みちまちづくり”では、少子高齢化の加速、安心・安全に対する危機感の増大、地域コミュニティの希薄化といった時代の潮流をふまえつつ、本市の特長である豊かな道路空間に着目し、より安心・安全で便利な空間として、人が主役の空間（“みち”）へと転換することで新たな交流社会（“まち”）を創出していくことを目指しています。

『なごや新交通戦略推進プラン』では、将来目指すべきまちの姿と、その実現のために進めていく施策のうち、行政の各関係局がこれまでに進めてきた施策、検討してきた施策について整理した上で、公共交通サービスのあり方を提示することとあわせて実効性のある実行計画を早期に策定し、“みちまちづくり”を実行に移していくことが必要と位置付けられています。

本計画は、リニア中央新幹線の開業やグローバル化の進展等による都市間競争のさらなる激化や環境問題の多様化といった本市を取り巻く新たな潮流もふまえ、“みちまちづくり”を着実かつ計画的に具体化し、「安心・安全な」「環境にやさしい」「賑わいのある」まちを創っていくために、長期的な将来像を提示しつつ、具体的な施策について、“なにを” “どのように” “いつ” “どこで” 実行していくかを示していくことを目的とします。



都心部



拠点駅そば



生活圏

図 1-1-1 “みちまちづくり”が目指す将来のまちの姿

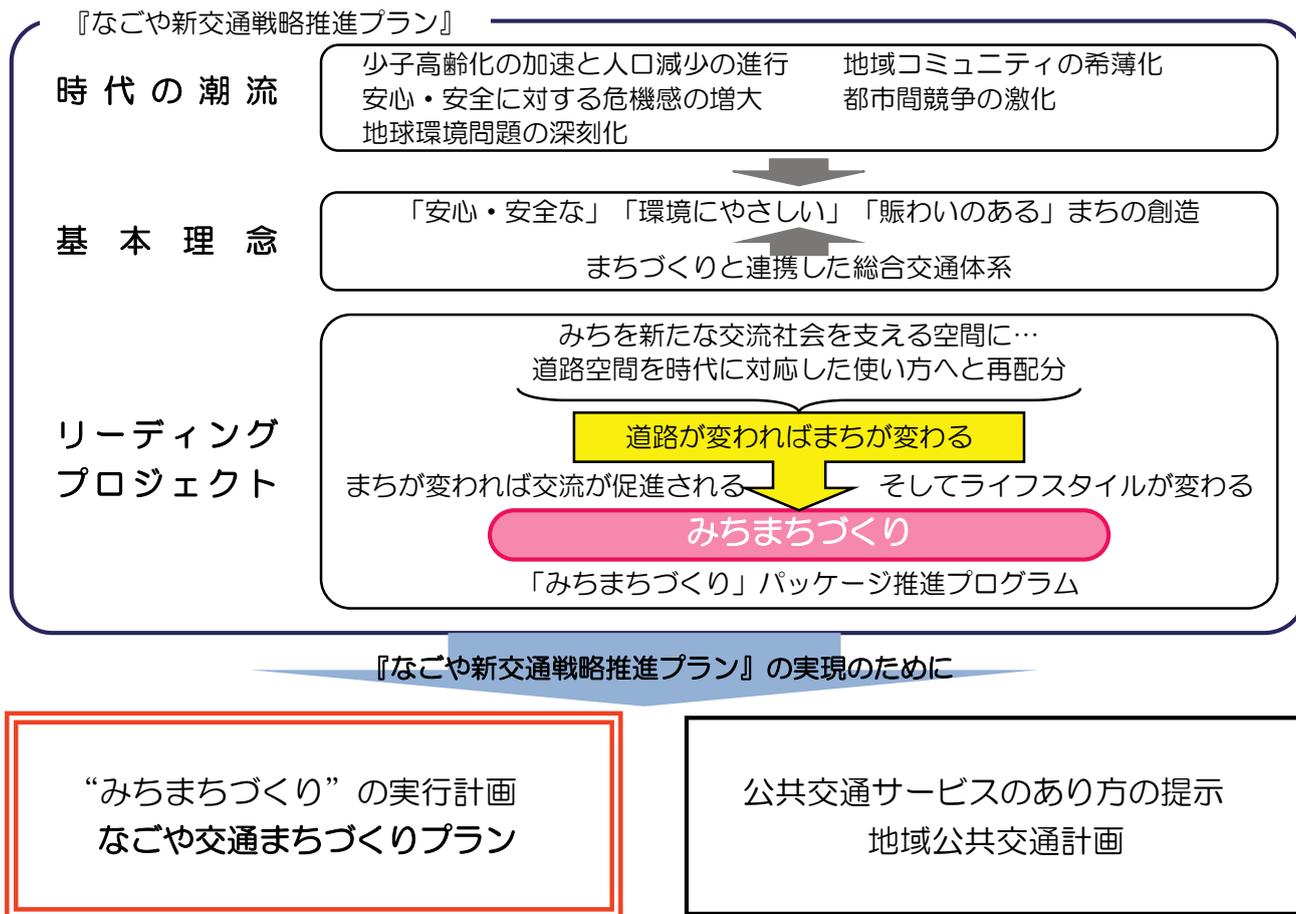


図 1-1-2 『なごや新交通戦略推進プラン』と『なごや交通まちづくりプラン』の関係

1-2 計画の位置づけ

本市では、『名古屋市基本構想』のもと、15年先の将来を見据え、長期的な展望に立ったまちづくりの基本的な方向性を示す新たな次期総合計画を、平成26年度に策定する予定です。

そこで、本計画を、上位計画である『なごや新交通戦略推進プラン』とあわせて、次期総合計画の実現を交通面及びまちづくりの面から支える個別計画の一つとして位置づけます。

また、本計画は、交通の視点からまちづくりの方向性を示す計画であることから、交通分野に関する他の計画及び市全体又は地域ごとに策定されるまちづくりに関する各種計画との整合を図り、まちづくり全体で連携していきます。

特に、既存の公共交通を含めた公共交通サービス全体のあり方を示す『地域公共交通計画』（策定予定）については、交通分野に関する計画の両輪として機能していくように整合を図るとともに、一体となって推進します。

1-3 計画期間

上位計画である『なごや新交通戦略推進プラン』は、2020年度を計画目標年次としてしています。一方、“みちまちづくり”で目指す将来のまちの姿については、市民や地域との合意形成を図りながら中長期的かつ段階的に取り組むべき施策を多く含むことから、2020年度という目標年次までにすべてを具体化していくことは現実的ではありません。

また、長期的には2027年にリニア中央新幹線東京・名古屋間の開業が予定されるなど都市圏の環境が大きく変わることが予想されています。

そのため、本計画では、リニア中央新幹線の開業時期（2027年）を見据えた中・長期的な展望について整理した上で、『なごや新交通戦略推進プラン』の計画目標年次2020年度までの取り組みを明らかにします。

1-4 進め方

個々の施策の具体的な展開にあたっては、交通に関する技術動向もふまえながら、ハード整備を中心とした施策だけでなく、ソフト施策も一体として考えていきます。さらに、地域の歴史や文化などをふまえ、沿道のまちづくりなどとの連携も図りながら、まちづくり全体で総合的かつ横断的に施策を推進します。

また、本計画の各施策、例えば幹線道路と区画道路における各施策を横断的に捉え、総合的に施策を推進します。

本計画の事業は、3年程度（短期）を目途にリニア開業時のまちの姿と必要な取り組みを明示し、目標計画期間まで（中期）に新しいまちの形成に向けた準備を行い、リニア中央新幹線の開業時期まで（長期）に新しいまちの実現を行うという方針で進めていきます。

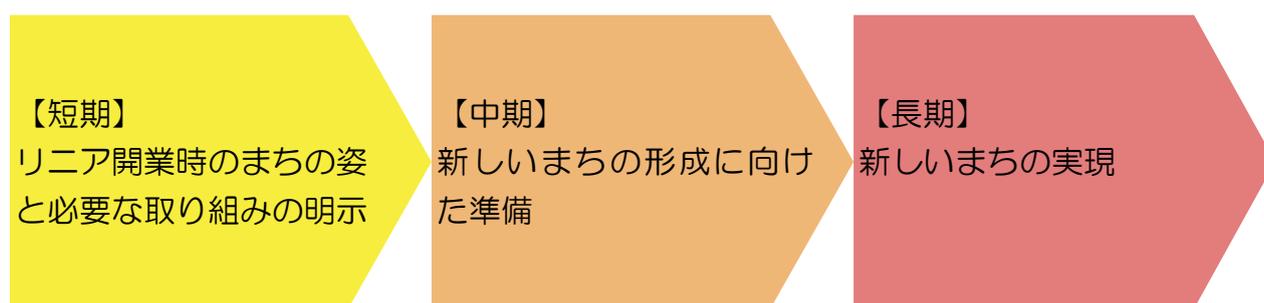


図 1-1-3 事業の進め方のイメージ

本計画の具体化にあたっては、各施策や事業を着実に実現していくために、実施可能な施策から順番に実施していきます。その際には、データ等により施策の必要性などを市民や関係者の皆様に説明するとともに、必要に応じて社会実験等を行います。

なお、本計画の進行管理は、上位計画である『なごや新交通戦略推進プラン』の進行管理とあわせ行っていきます。



2 計画の考え方と構成

2-1 構成の考え方

『なごや新交通戦略推進プラン』では、基本理念のもと、3つの目標と6つの基本方針をたて、地域ごとに各種交通施策を総合的に推進することとし、既存の交通施策を整理しています。これらは基本理念、目標、基本方針のどの部分を推進していくかを明らかにするための体系となっています。

一方、本計画においては、『なごや新交通戦略推進プラン』の基本理念、目標、基本方針を実現するために一体的に推進すべき“みちまちづくり”を強力に推進していくために、“なにを” “どのように” “いつ” “どこで” 実行していくかを示すことを目的としており、そのためにはこれまでにない新たな施策も必要となります。

そのため、主として“なにを” “どのように” 取り組むかという取り組み分野ごとに中長期的な展望と展開内容を、また、“いつ” “どこで” 取り組むかという地域ごとに具体的な実施内容、特に短期的な実施内容を整理します。

2-2 分野別の取り組み

“みちまちづくり”の“道路が変わればまちが変わる”という考え方から、「道路空間」の主役転換の取り組みを主体として、「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。

■ 道路空間

道路空間を「人が主役の空間」へ見直すことで、歩いて楽しい賑わいのある“みち”へと変えていくものです。“みちまちづくり”の最も核となる取り組みになります。

■ 自動車

“みちまちづくり”の推進のためには、自動車の過度な利用を抑制する必要があります。そのために、まず自動車が入り過ぎない都心部を目指して供給過多の駐車場を適正な規模に誘導し、不要不急の自動車利用を抑制するとともに、歩きやすい環境と賑わいの連続性を整えていきます。これによって、道路空間の主役転換へつなげていきます。

■ 移動手段

自動車に頼らず移動できる都市を実現するため、自動車利用からの転換の受け皿として他の移動手段を多様化し快適に楽しく移動できる環境を整えていきます。これによって、道路空間の主役転換へつなげていきます。

■ 行動転換

公共交通の良さ、必要性を深く認識し、積極的に利用していただく市民が増えることによって、“みちまちづくり”の取り組みが効果的に推進されるように支えていきます。

■ 仕組み

“みちまちづくり”の新しい取り組みを実効性のあるものにするため、地域との連携や財源に関する新たな仕組みを積極的に検討し取り入れていきます。

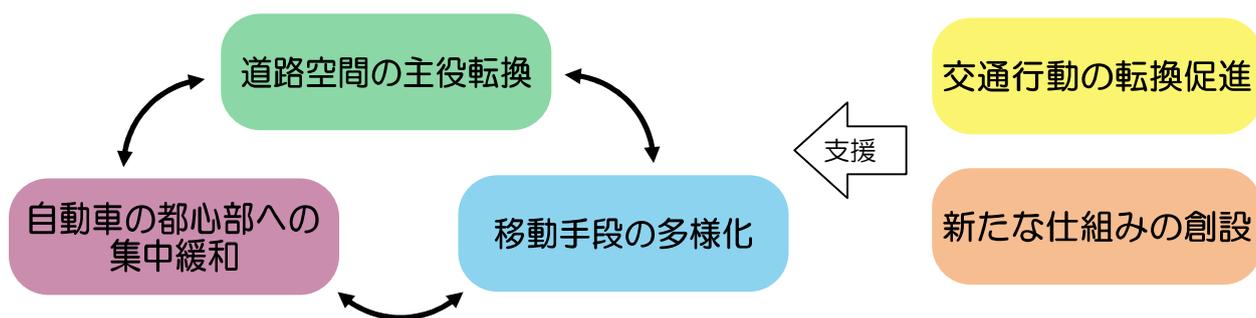


図 2-2-1 取り組み分野の全体像

2-3 地域分類

『なごや新交通戦略推進プラン』では、“みちまちづくり”をパッケージ化して進める際の地域分類を以下のように整理しています。また、集約型都市構造の実現を目指す『名古屋市都市計画マスタープラン』では、土地利用ゾーンとして「都心域」、駅を中心とするゾーンとして「駅そば生活圏」が設定されています。さらに都心部の総合的なまちづくりの指針である『名古屋市都心部将来構想』では都心部の区域が示されています。本計画ではこれらをふまえて、地域分類を定めます。

— なごや新交通戦略推進プランより抜粋 —

【都心部】

広域的で魅力ある文化・商業施設が集積し、広域交流の場となる「都心部」

【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となる「拠点駅そば」

【生活圏】

主に住居系土地利用の地域の生活交流の場となる「生活圏」

■ 都心部

『名古屋市都心部将来構想』をもとに、広域の自動車交通の骨格となる道路で囲まれた、概ね出来町通、環状線、大須通、国道19号で囲まれている区域を設定します。



図 2-3-1 都心部

■ 拠点駅そば

『名古屋市都市計画マスタープラン』において、「駅そば生活圏」と「拠点」（都心部を除く。）の双方に位置付けられた地区とします。

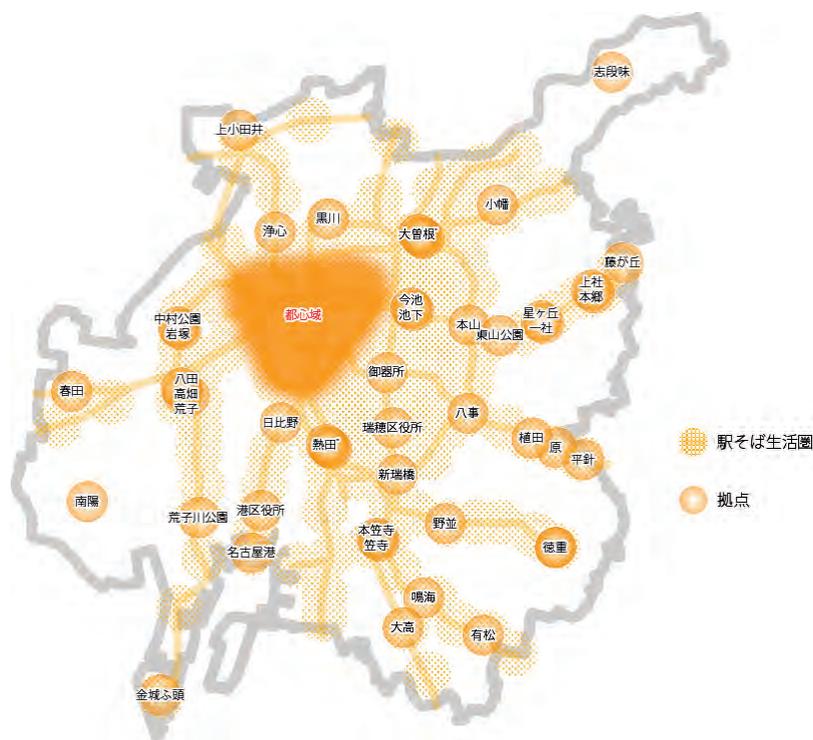


図 2-3-2 駅そば生活圏・拠点

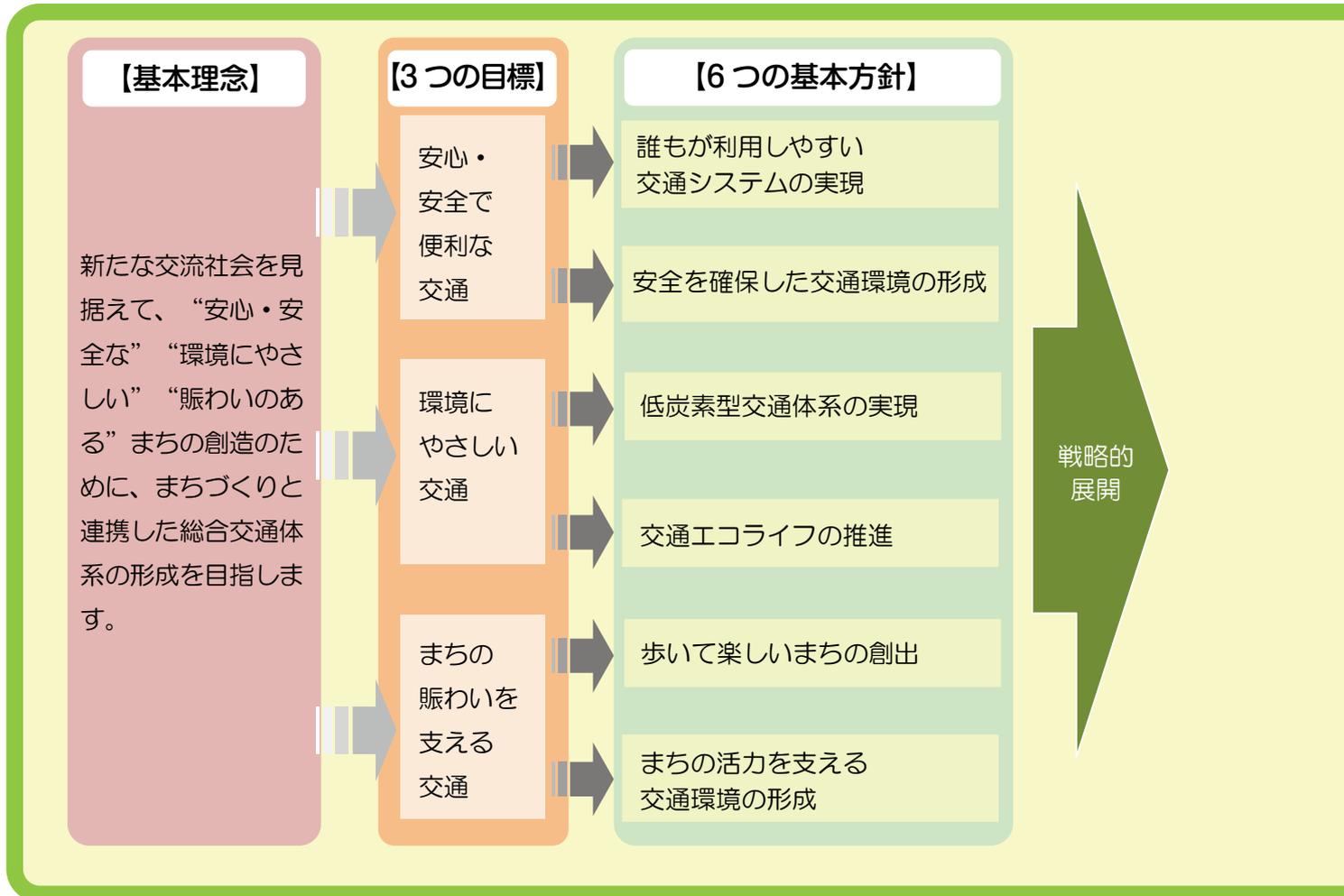
■ 生活圏

都心部及び拠点駅そば以外の地域を生活圏とします。

(参考) 『なごや新交通戦略推進プラン』 と

なごや新交通戦略推進プラン (平成23年9月策定)

2 計画の考え方と構成



名古屋市版 地域公共交通計画 (予定)

本市における公共交通のあり方をまとめた公共交通に関するマスタープラン



『なごや交通まちづくりプラン』の構成

【リーディング・プロジェクト “ みちまちづくり ”】

都心部

- 自動車の過度な流入を抑制し、自動車走行空間にゆとりを生み出すことにより道路空間を再配分し、徒歩、自転車、公共交通を優先とした賑わい空間の創出
- 道路空間の多様な利活用を推進、新たな交通システムの調査・研究など、市民の交流を促進し、まちが賑わい、歩いて楽しめるまちの実現

拠点駅そば

- 道路空間の再配分により、徒歩、自転車を優先とした道路空間の創出
- 公共交通を中心とした各種交通施策の推進による安心・安全・快適な駅そば生活の実現

生活圏

- 安全を優先した歩行者・自転車空間の創出
- 誰もが安心して利用できる公共交通サービスの実現

「みちまちづくり」 パッケージ推進プログラム

- 全市域
- 都心部
- 拠点駅そば
- 生活圏

分野別

地域別

なごや交通まちづくりプラン

分野別施策展開

青写真

中長期的な施策の展望

施策シート

施策別中長期の展開内容

地域別施策展開（実行計画）

青写真

具体的な地域別の実施内容

※拠点駅そば、生活圏はイメージで整理

ロードマップ

中長期の施策展開の流れと短期の具体的な実施内容

※都心部のみ



3 みちまちづくりを実現する交通機能

3-1 交通分担の考え方

名古屋市の人の移動における手段別の分担割合は、自動車が高く、公共交通は低くなっています。

本市においては、『なごや交通戦略』で公共交通と自動車の分担割合を3：7から4：6にするという目標を掲げ、『なごや新交通戦略推進プラン』でもその理念を継承しています。

本計画では、それぞれの移動手段に求められる状況をふまえ、自動車以外の移動手段の利用環境等を向上させ、自動車の適正な利用が促されるようにしていきます。

表 3-1-1 移動手段の交通分担の考え方

移動手段	分担範囲の現況	求められるもの	今後の方向性
徒歩	<ul style="list-style-type: none"> 短距離移動 公共交通の端末手段等 	<ul style="list-style-type: none"> 安全性、円滑性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 優先・分離された空間の確保等、歩行環境を向上させ、増加を図るとともに短距離の自転車利用からの転換を図る。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 中長距離移動 徒歩移動の支援 	<ul style="list-style-type: none"> 利用環境の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな公共交通の導入や走行環境整備により、自動車からの利用転換を図る。また、公共性の高い移動手段を公共交通に位置づけ、利用環境確保を図る。
自転車	<ul style="list-style-type: none"> 短中距離移動 徒歩移動の補完 公共交通の端末手段 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車及び歩行者の安全性の確保 良好な走行・駐輪環境 	<ul style="list-style-type: none"> 走行環境を向上させ、公共交通の端末手段として自動車からの利用転換を図る。 短距離利用は徒歩への転換を図る。 ルール・マナーの確立・浸透を図る。
自動車	<ul style="list-style-type: none"> 短～長距離移動 	<ul style="list-style-type: none"> 過度な利用の適正化 違法駐車や駐車場待ち車両の削減 円滑な走行環境 	<ul style="list-style-type: none"> 短距離利用や公共交通の利便性が高い都心部を目的地とする利用を中心に、公共交通等への利用転換を図る。
その他 (超小型モビリティ等)	—	<ul style="list-style-type: none"> 活用方策 利用環境（走行、駐車）の確保 	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりの中での活用方策を検証

3-2 幹線道路の機能の考え方

(1) 道路機能とこれまでの自動車ネットワークの考え方

道路の機能は主に交通機能、スペース機能に分類できますが、これまで幹線道路の多くは交通機能を果たすことを主眼とし、ネットワークとして整備してきました。

具体的には、市外・周辺地域から都心に向かう通勤、業務交通を放射状道路で集約的に処理し、市街地内への流入抑制、都心周辺市街地を通過する交通の誘導を環状道路で処理することとし、また、都心部は、環状道路で流出入交通を迂回誘導し、通過交通を排除することを目指しています。

表 3-2-1 道路の主な機能

機 能		内 容	
交通機能	トラフィック機能	交通を流す機能	自動車・自転車・歩行者の通行 通過交通・流出入交通の処理 等
	アクセス機能	ある場所へ到達させる機能	都市・地区・住居へのアプローチ 業務地・駅・バス停へのアクセス 等
スペース機能	行動機能	行動する空間としての機能	ウィンドウショッピング、散歩 憩い、遊び、救助消火活動、避難 等
	設置機能	設置する空間としての機能	バス停・タクシー乗車場・駐車帯の設置 電柱・街灯・植栽の設置 等
	空間機能	空間自体が発揮する機能	区画割、防火帯 日照、通風、都市景観の形成 等

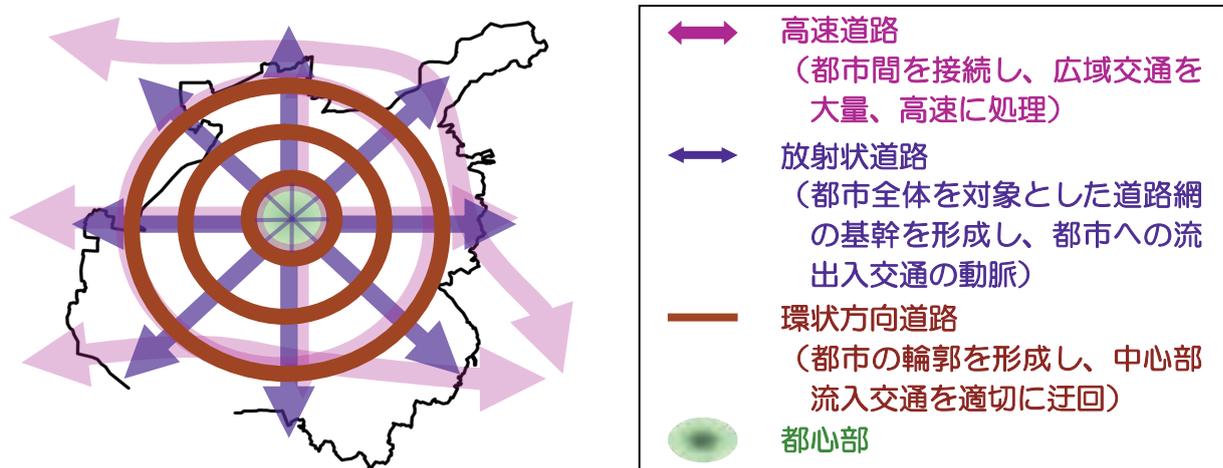


図 3-2-1 自動車ネットワークの概念図

(2) 現状の自動車交通ネットワークの俯瞰と今後の方向性

都心部を中心として、都市間連携を支援するように、放射方向に国道や高速道路等の幹線道路網が整備されており、市南部には、大都市圏を結ぶ国道 1 号、国道 23 号があり、主に都市圏内の通過交通を処理しています。また、環状線や環状 2 号線等の

3-3 幹線道路の交通機能の整理と他の機能の創出・拡大

(1) 都心部の自動車交通機能の整理

都心部の幹線道路について主として担っていく機能を基に次の3段階に整理し、道路空間の主役転換、自動車の都心部集中の緩和、移動手段の多様化の各分野の施策を推進し、それぞれの機能をより高めていくよう誘導します。

■ 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、通過交通などを迂回誘導し、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などにより減らし、自動車交通機能以外の機能を担わせていきます。

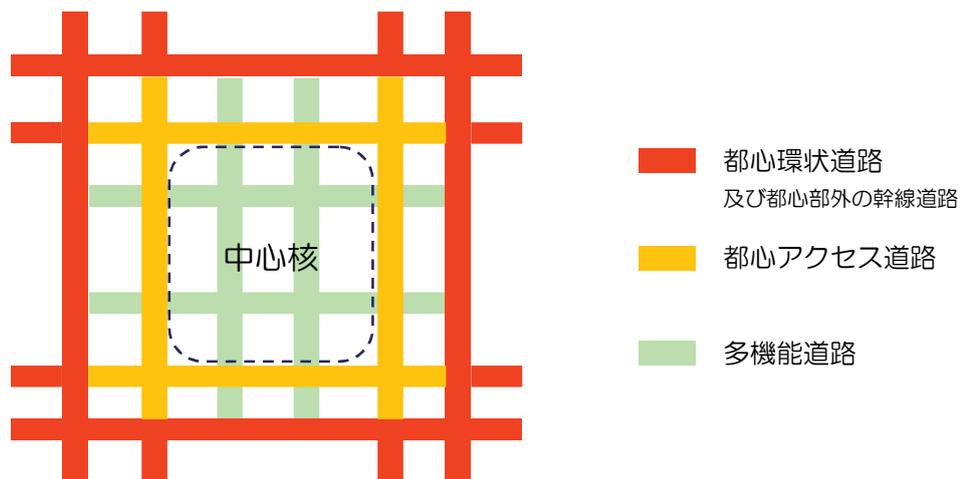


図 3-3-1 自動車交通機能の整理のイメージ図

(2) 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を確認した上で、次の視点から必要な区間において自動車交通機能以外の他の機能を創出・拡大していきます。

- 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

これらの視点のうち、賑わい空間の創出については多機能道路を対象に機能創出・拡大を行うものとし、路面公共交通の充実については主に多機能道路及び都心アクセス道路を対象に行うものとし、自転車走行・歩行の安心・安全な環境については、都心環状道路、都心部以外の多車線道路も含め、全ての道路を対象に行うものとします。

(3) 都心環状道路、都心アクセス道路及び多機能道路の選定

都心部の自動車交通機能の整理の考え方にに基づき、現在の道路の状況をベースに、下記のように都心環状道路、都心アクセス道路及び多機能道路を選定します。

なお、今後、名古屋駅周辺の幹線道路網として整備される椿町線及び笹島線が完成した場合には、両線を都心アクセス道路と位置づけます。

■ 都心環状道路

広域トラフィック機能が高い（通過交通の比率が高い、広域にかかる交通が多い又は物流交通が多いのいずれかに該当する）道路。ただし、交通量が多い道路であることを判断の条件とします。

■ 都心アクセス道路

広域トラフィック機能は高くないが交通量が多い道路

■ 多機能道路

幅員は広いがトラフィック機能が低い上記以外の多車線道路

表 3-3-1 道路選定の考え方

プランにおける判断の目安	
交通量が多い	4車線分の交通容量相当以上の交通量
通過交通の比率が高い	全交通のうち通過交通が目的交通の倍以上
広域にかかる交通が多い	2車線分の交通容量相当以上の市域外からの交通量
物流交通が多い	1車線分の交通容量相当以上の大型車交通量

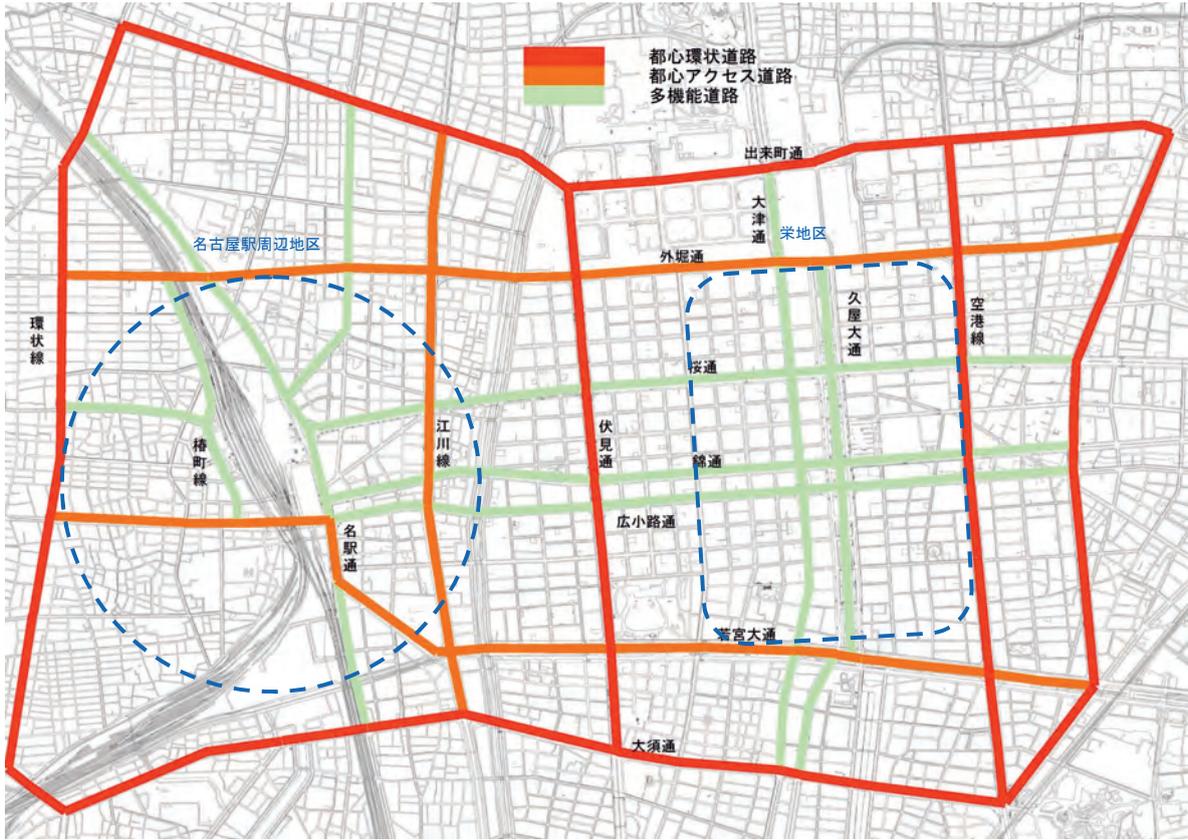


図 3-3-2 道路の機能整理(現況)

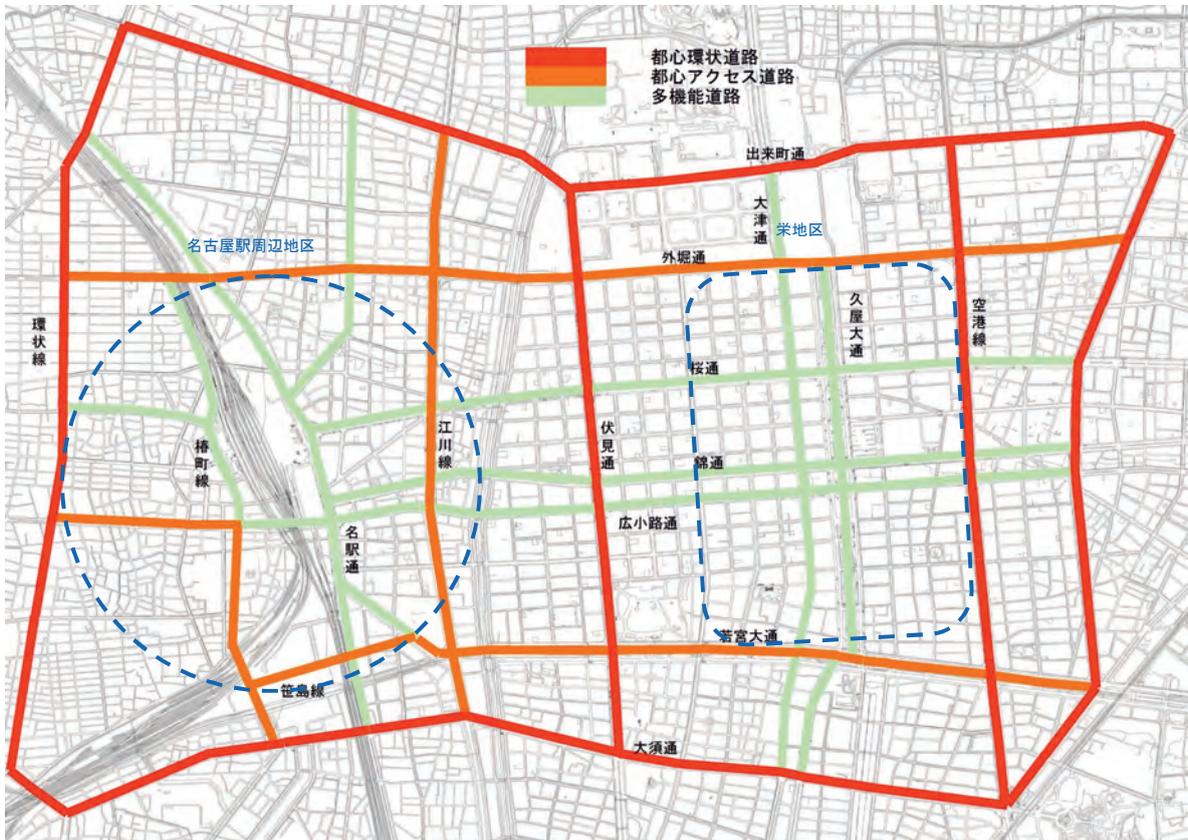


図 3-3-3 道路の機能整理(将来)

