

「なごや交通まちづくりプラン(案)」に対する 市民意見の内容及び市の考え方

なごや交通まちづくりプラン(案)に対し、貴重なご意見をいただきありがとうございました。みなさまからいただきましたご意見の概要と、それに対する市の考え方を公表いたします。

なお、ご意見については内容を要約し、趣旨の類似するものはまとめさせていただいたほか、内容により分割するなどして掲載していますので、ご了承ください。また、いただきましたご意見については、関係者等にお伝えいたします。

平成26年9月

名古屋市

【パブリックコメントの実施結果】

1. 期間

平成 26 年 6 月 13 日（金）～ 7 月 14 日（月）

2. 提出状況

提出者数：64 人

意見件数：213 件

3. 提出方法

提出方法	提出者数
郵送	28
ファックス	3
電子メール	29
持参	4
合 計	64

4. 意見の内訳

項 目	意見件数
なごや交通まちづくりプラン全般に関することについて	29
3 みちまちづくりを実現する交通機能	4
4 分野別の施策展開	124
4-1 道路空間の主役転換	49
4-2 自動車の都心部への集中緩和	27
4-3 移動手段の多様化	39
4-4 交通機能の転換促進	4
4-5 新たな仕組みの創設	5
5 地域別の施策展開	1
資料編	2
その他	53
合 計	213

■なごや交通まちづくりプラン全般に関することについて(29件)

《プラン全般について》

市民意見の概要

- ・名古屋を奮い立たせ、市政への関心度合いを上げるには、この計画を推進し実践行動することが、効果がある。
- ・これからの時代は、こうしたプランが必要。ぜひ実現を。
- ・自動車の利便性向上を主眼に進められてきた名古屋のまちづくりの大きな転機点として、本プランの推進を願う。
- ・自動車に起因する都市問題の解決策として、世界のまちづくりは歩行者重視とそれを支援する公共交通の整備にシフトしており、日本においてその先鞭をつけることは意義があることである。
- ・車中心のまちづくりから転換する画期的なプランであるので積極的に推進すべき。
- ・道路空間の使い方を見直しは、道路空間を歩行者・自転車に取り戻す、生活空間から車を閉め出す、都心での駐車場抑制など、今までの市政の枠を超えた案が示されており、歓迎すべきことであり、確実に実行していくべき。
- ・今計画は、自動車中心となった名古屋の街に一石を投じる画期的な計画だと思う。
- ・東海の中心地が整備される魅力あるプランには総じて賛成する。
- ・プランの基本理念である「安全・安心な」「環境にやさしい」「賑わいのある」まちの創造は大いに共感する。プランの進展はこのまちに暮らす私たち市民のみならずこのまちを訪れる多くの方たちにとっても過ごしやすいまちに代わっていくことを予感させるものである。
- ・名古屋は、人と車との均衡のとれた、他の都市には類を見ない独自性のある都市となるべき。
- ・プランは今後のまちづくりの面で賛同できるものである。
- ・“みちを変えてまちを変えるみちまちづくり”が新たな賑わいのある“まち”を創出するとの発想は、将来のなごやに欠かせない新しいまちづくり手法であると理解した。
- ・道路空間を人が中心の空間に変えるという考え方はよいと思う。
- ・地域の特色を活かした道路空間の創出と多様な主体と連携したまちづくりにより、地域の魅力を高め、来訪者の訪問回数も増えると思う。
- ・みちまちづくりは良い構想と思う。人が主役の道は車社会以前の「昔」も参考すべき。リニア開業にむけた展望も大事だが、早急な取組は勇み足となる場合もある。
- ・地域住民の意向をふまえた上で、「歩いて楽しいまちづくり」を推進してほしい。
- ・まちづくりの方針の大きな転換は、自動車の利便性に慣れ切った市民の不満を招く可能性がある。マスコミをうまく利用して、交通まちづくりの意義と必要性を訴求してほしい。
- ・車偏重を改め公共交通機関の利用を増やすことは、街が快適になりエネルギー問題や温暖化対策の一助となる。
- ・無難なところから少しずつすればいい。
- ・予算的にもあまり無理しないまちづくりを行ってほしいと思う。

- ・「交通システムの技術革新」に対する時代の潮流を見逃している。車の自動運転に対する「みち」側の安全対策や燃料電池等へのエネルギー供給の変化などへの対応が喫緊の課題である。
- ・リニア開業となごや交通まちづくりプランとは無関係であり、リニアに関連した表現は削除すべきである。
- ・なごや交通まちづくりプランと両輪となる「地域公共交通計画」の策定スケジュールを示すべきである。
- ・目的に合わせた移動手段の確立と、市外から来た人からの収益の確保を考えた公共交通が必要である。
- ・名古屋のどの道路を、どのように変えていきたいのか、安全面や本来の機能などをよく考えて、もっと具体的な話を市民に投げかけて欲しい。
- ・このプランは、名駅から栄までの賑わいを取り戻すのに大きな効果があると思うが、現状は交通量が多く歩行者の安全性と動きやすさは大きく制限されており、この車と歩行者をいかに併存させるか議論し、そこからまちづくりを進めるべき。
- ・今回のプランは、現状分析と予想に対する課題解決に、論理の誤った飛躍がある。ぜひ再検討をお願いしたい。
- ・現状や将来における課題、施策の効果や計画の意義・目標を、データなどを使いながらしっかり説明してほしい。
- ・本気で公共交通機関を利用してほしいのであれば、社会のメリットだけでなく個人のメリットも大きくなるよう、利用者の不満を解消して使いやすさをいっそう向上させるべき。それが無理ならカーフリーデーなどでそもそも自家用車という選択肢をなくしてしまうしかない。

市の考え方

なごや交通まちづくりプラン（以下、「プラン」という。）は、自動車を中心であった道路空間を人が主役の賑わいや憩いの空間としての“みち”へと変えることで、“まち”をかえていく“みちまちづくり”を着実かつ計画的に具体化していくために取りまとめた実行計画です。

プランは、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大きな潮流をふまえると、リニア中央新幹線の整備の有無にかかわらず、推進すべきであると考えております。その一方で、リニア中央新幹線の開業時（2027年）には、名古屋大都市圏をとりまく状況が大きく変わることが想定されることから、プランではこの時期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ています。

プランでは、「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」という柱となる3つの分野ごとに施策を取りまとめており、これら3分野の施策を一体的に進めていきたいと考えております。

プランの具体化にあたっては、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った上で、市民や関係者の皆様のご意見を伺いながら、実施可能な施策から順番に実施していきたいと考えております。また、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たいと考えており、その旨の記載を追加します。今回いただいたご意見についても、その趣旨をふまえ、今後の参考とさせていただきます。

なお、プランの施策の展開にあたっては、更に具体的な検討を行うべき施策が多くあります。地域公共交通計画については、こうした作業に合わせ検討を進めていきたいと考えています。

■3 みちまちづくりを実現する交通機能について(4件)

《幹線道路の交通機能の整理と他の機能の創出・拡大について》

市民意見の概要

- ・ 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させることで、都心部を目的とする交通が都心アクセス道路を効率的に利用できれば、都心の渋滞が減少すると思う。
- ・ 都心部の幹線道路の交通機能の整理の具体化は早急に進めるべき。
- ・ 概要版の「流出入交通量を減少」の表現は、「流出入交通量の削減」または「流出入交通量を減少させる」とすべき。
- ・ 明確な自動車総量削減を目的として掲げ、そのための施策を国道 23 号の車線減、速度制限などで示すべきである。

市の考え方

市内の道路は、国道等も含めてその規模や目的に応じて性格づけがなされています。市外につながる道路も含めてネットワークを形成して、有機的に機能が発揮されるように計画されており、都心部の幹線道路については、都心を目的地とする交通は放射状道路で集約的に処理し、都心を目的地としない通過交通は迂回誘導させるため環状道路で処理することとしております。現状は都心部に未だ多くの通過交通の流入が見られる一方、都心部は道路面積密度が高く、交通量が交通容量を下回っている幹線道路が多く存在することから、自動車交通機能を整理する余地があるといえます。

このような現状をふまえ、プランでは、基本的にはこれまでの自動車交通ネットワークの考え方を踏襲しながら、都心部の幹線道路については、主として担っていく機能をもとに「都心環状道路」、「都心アクセス道路」、「多機能道路」の3段階に整理しました。

■4 分野別の施策展開について(124件)

(4-1 道路空間の主役転換について)

《幹線道路の空間配分見直しの考え方について》

市民意見の概要

- ・都心部において、時間帯別、曜日別において柔軟な対策をとるというのは、取り組むべき課題であり賛同する。
- ・都心部への自動車流入抑制や車道を減らすことは、経済活動を大きく抑制することになる。観光や消費活動を行う人達が街にあふれるためには、サービスを提供する側も必要であり、サービスを円滑に提供するには、車が快適に走れる物流インフラが必要で名古屋はそのインフラ（車道）が他都市よりよく整備されているメリットを生かすべき。
- ・「都心部においては、時間帯別、曜日別などの柔軟な取組を取り入れ」の表現が不十分である。「都心部の道路再配分にあたっては、時間帯別、曜日別の自動車交通規制などの柔軟な取組も取り入れ」などと、分かり易く説明すべきである。
- ・「必要な自動車走行環境は確保しつつ」は削除すべきである。
- ・大通りを縮小、廃止すれば消防車などの緊急車両の通行に支障が出る。プランによって商業地、防災地としての価値を損なうことはあってはならないと思う。

市の考え方

賑わいのあるまちづくりのためには観光や消費活動を支える物流は重要であると認識しています。道路空間配分の見直しにあたっては、物流、沿道施設へのアクセス等、必要な機能の確保に十分配慮していきたいと考えています。

また、計画の具体化に向けては、いただいたご意見も参考にさせていただきながら、恒常的な歩行者空間の拡充だけでなく、地域、関係者の意向をふまえながら時間帯、曜日、季節等で異なる柔軟な取組みも検討していきたいと考えており、この部分の表現をわかりやすく記載します。

なお、道路空間配分の見直しにあたっては、緊急車両の通行の確保に十分配慮するとともに、歩行者空間等についても、災害時における来訪者の一時退避のための空間等が確保されるよう十分配慮していきます。

《賑わい交流軸の形成について》

市民意見の概要

- ・道路空間を人が中心の空間に変えるという考え方はよいと思う。（再掲）
- ・地域の特色を活かした道路空間の創出と多様な主体と連携したまちづくりにより、地域の魅力を高め、来訪者の訪問回数も増えると思う。（再掲）
- ・地域住民の意向をふまえた上で、「歩いて楽しいまちづくり」を推進してほしい。（再掲）
- ・道路空間の使い方を見直しは、道路空間を歩行者・自転車に取り戻す、生活空間から車を閉め出す、都心での駐車場抑制など、今までの市政の枠を超えた案が示されており、歓迎すべきことであり、確実に実行していくべき。（再掲）
- ・このプランは、名駅から栄までの賑わいを取り戻すのに大きな効果があると思うが、

現状は交通量が多く歩行者の安全性と動きやすさは大きく制限されており、この車と歩行者をいかに併存させるか議論し、そこからまちづくりを進めるべき。(再掲)

- ・「人が主役の空間づくり」は、これからの名古屋を象徴する内容にしていく必要がある。
- ・まちに賑わいを、という趣旨には賛同するが、広小路本町から広小路伏見にかけて自動車の交通量が制限されると、この地域におけるこれまでの企業活動を妨げることになり賛成しかねる。自転車走行空間は、現在の歩道の中に造ってほしい。
- ・広小路通は車線数を減らさないでほしい。老人が訪問先の近くで車の乗降をするには現在の車線数が必要であり、低床バスや緊急車両の走行にも役立つ。また、路上では人の乗降停車以外は禁止し、荷物の積み降ろしは駐車場で行ってほしい。
- ・広小路通(特に笹島～東新町間)と大津通(矢場町～久屋大通)については、車線減しないほしい。
- ・久屋大通公園を市民の手で清掃・手入れをし、第2の「どまつり」のように市民参加型のイベントを企画するなど、プランに記載されているハード面の整備の前に、最小限のコストでソフトづくりをすることが先決であると考えている。
- ・南大津通の中央分離帯撤去を実行してほしい。
- ・大津通(栄～矢場町交差点区間)は、車線減ではなく、右折車線をなくすことにより歩行者空間の拡大をすべき。
- ・大津通、広小路通(矢場町～栄～笹島交差点区間)を片側1車線とし、バス緊急車両のみの通行にして、歩道拡幅を行う。連休中に社会実験をすべき。
- ・トランジットモール化の調査は不十分であり、ここから判断を導き出すことは注意が必要。
- ・現在の都心部の賑わいは地下街が担う部分が大きいが、それでは不足だとする賑わい空間が必要となる根拠、具体的な目標、理想の状態も同時に示さなければいけない時期に来ている。
- ・名古屋の賑わい空間は地下であり、地下街と繋がるビル地下の空間をもっと有機的に繋ぎ、安全で快適な空間として整備していくべき。
- ・歩道の拡張、車線の減少は賑わいの拡大には直結しない。歩行者は何らかの目的を持って歩道を歩いており、歩行者へのマーケティングが必要不可欠。自動車で来街しにくくすれば、不十分な公共交通を使わず、彼らを追い出すことになり、来街者の減少を招く可能性が大きい。
- ・今は車の需要が高いので車道を減らさず、少子高齢化が進み、車道が混雑しなくなつて閑散としたときに、車線を減らせばよい。
- ・車道の広い道はたいてい歩道も広く造られている。また、歩いていても、三越から松坂屋までの大津通りや、名古屋駅の高島屋から笹島までなどごく限られた場所以外では、歩道の混雑はさほどあるようには思えない。
- ・現在は既に拡幅されている歩道部分の運用面における課題があり、自転車の駐輪場問題やオープンカフェ等の歩道活性化のための運用規制の見直しが必要。
- ・賑わい交流軸候補道路の車線減に反対。現在の2車線、3車線が必要最小限であり、これ以上車線を減少させる理由、必要性はない。

市の考え方

賑わい交流軸の具体化にあたっては、車線減等による周辺道路への影響・効果を十分検討するとともに、社会実験等により確認しながら進めていきたいと考えています。

また、個々の路線に対するご意見や車線減に反対するご意見もいただきましたが、道路空間のあり方については、路線や地区ごとの課題解決を図りつつ、車線減等による恒常的な歩行者空間の拡充だけでなく、地域、関係者の意向をふまえながら時間帯、曜日、季節等で異なる柔軟な取り組みも検討していきたいと考えております。

《自転車走行空間の確保について》

市民意見の概要

- ・屋根のある駐輪場の整備を促進すべき。
- ・自転車専用道内では双方向の移動を可能とし、自転車が歩道や横断歩道を通る時は必ず歩くことで、今のように横断歩道の横にどっちつかずの自転車通行帯をつける必要がなくなると思う。
- ・歩道橋や天井川をわたるための急勾配の橋はきついで、自転車で行ける範囲で迂回路、あるいは付近に駐輪場があれば便利である。
- ・狭い広小路通には自転車専用道は設けずに、かわりに錦通に設けるべき。

市の考え方

自転車は道路空間の使い方を検討する上で重要な要素の一つと考えています。

自転車走行空間については、道路幅員や交通実態を勘案し、必要に応じ適切に確保したいと考えています。

《歩行環境の改善について》

市民意見の概要

- ・「路面公共交通等の歩行環境の改善」、「歩行環境の改善」については、たとえば、空港の中にあるような動く歩道があると助かる。
- ・動く歩道や段差がなく、雨に濡れない歩行空間の検討をすべき。
- ・公共施設（劇場・ホール・体育館等）への交通アクセス重視（雨にぬれないで入場出来る）をすべき。
- ・歩行環境の改善について、歩道の拡幅や段差解消など検討すべき施策を具体的に示すべき。

市の考え方

歩行環境の改善については、土地利用や施設配置、道路の利用実態等をふまえ、必要な施策を整理していきます。

いただいたご意見については、検討を進める中で参考にさせていただきます。

《整備プログラムに基づいた道路整備について》

市民意見の概要

- ・都市計画道路整備プログラムについては、地元意見をふまえながら環境面も含めてプログラムを見直しますと修正すべき。

市の考え方

道路は、その規模や目的に応じて性格づけがなされており、有機的にその機能が発揮されるよう計画されています。

都市計画道路整備プログラムについては、社会情勢等をふまえ、適時必要な見直しを行います。

《賑わいある・暮らしの安全を守る街区づくりについて》

市民意見の概要

- ・安心・安全な街区づくりは大変重要である。
- ・長者町界隈のまちの活性化を目指す地域の取り組みを近辺が名古屋駅周辺地区と栄地区とを結ぶ連携軸の役割を果たすためにも、賑わいある街区づくりの一つとして位置づけてほしい。
- ・「賑わい交流軸の形成」「賑わいある街区づくり」「歩行環境の改善」などによって、久屋大通から栄への辺り、丸の内界隈などにももっと賑わいがあり、なおかつその辺りで仕事をしている人達にとっても居心地のいい空間になると良いのでは、と思う。
- ・栄小公園などがある中区錦3丁目25番街区は、行政主体で、超高層でシンボリックな開発を進め、公共や市民サービスの機能を入れて賑わいのある街区とすべき。
- ・歩行者道と自転車道を区別すべき。
- ・犯罪予防のため、開放的な空間を目指し、死角がないようにすべき。
- ・道路整備は都心中心であり、周辺部においては不具合箇所の整備すら不十分。周辺部においても整備をしっかりとしてほしい。
- ・宅地増設が進み、幹線道路以外でも交通量の多い道が増えている。先行して事前調査し、右折車線設置などの改善をすべき。
- ・ゾーン30やハンプの設置は、良識あるドライバーに対しては有効だが、危険運転に対してはなんの効果もないため、生活空間において、歩道と車道との間にガードレールなどの物理的な障壁を設置してほしい。
- ・「暮らしの安全を守る街区づくり」については、ゾーン30の普及が歩行者にとって安心な施策だと考える。
- ・家の前が抜け道になっており、すごいスピードで車が通過して危ない。このような課題への対策を考えてほしい。
- ・小・中学生の通学路は自動車道路から隔離すべき。
- ・歩行者の安全を守るために、道路・自転車・歩行者の3分離型道路を整備すべき。
- ・街路樹の柵を大きくして市民や自治会などの協力を得ながらミニ花壇として活用する。

市の考え方

区画道路における空間の見直しにあたっては、地域からの発意に基づき、賑わいや安心・安全等、地域目的に合った、人が主役となる空間への見直しを地域の皆様と連携して進めていきたいと考えております。その際には、いただいたようなご意見を地域の皆様でまとめていただくことも重要と考えており、その旨の記述が不十分であった概要版の記載を修正します。また、いただいたご意見も検討を進める中で参考にさせていただきます。

(4-2 自動車の都心部への集中緩和について)

《自動車の都心部への集中緩和の方針について》

市民意見の概要

- ・交差点に無理に侵入して立ち往生する車、違法駐車をするような人たちは、どんなに障害があっても都心部に車で来る。そうした人たちに対しては、物理的に締め出す以外の対策は効果がない。
- ・地域住民の意向をふまえた上で、「自動車が入り過ぎない都心部」を推進してほしい。
- ・車利用を制限・抑制し、公共交通機関の利用へ誘導するという手法に反対。不便さを押し付け、人の行動を追い込むような手法ではなく、公共交通機関の利便性をより向上させ、サービス競争による優位性獲得こそが本来の行政の姿である。

市の考え方

「駐車場の集約化」と「自動車から公共交通への乗り換え促進」を推進することにより、自動車の都心部への集中緩和を図るとしていますが、これらの施策は賑わい交流軸の形成などの「道路空間の主役転換」や、LRTやBRTの導入などの「移動手段の多様化」と一体的に進めていくことでより効果的なものになると考えております。

したがって、自動車の都心部への集中緩和に関する施策については、公共交通の利便性向上などのプランの他の施策と一体で推進していきたいと考えております。

《駐車場の集約化と新規整備の抑制について》

市民意見の概要

- ・駐車場の集約化はぜひ実現させてほしい。
- ・「違法駐車を排除しつつ、既存駐車場を有効に活用するなど集約化を図ることで、駐車場の増加を抑制し、適正な規模に誘導していきます」は、同感である。
- ・名古屋市駐車場条例を廃止しても何ら問題はない。逆に、駐車場の設置を抑制する地区を設けることは発想の転換であり喜ばしい。
- ・都心部での車利用抑制にあたっては、お年寄りや車いす、ベビーカーの利用者への配慮を忘れないでいただきたい。
- ・技術開発をキャッチアップして、民間のノウハウを生かし、都市計画駐車場で新たな利活用を進めるべき。
- ・都心に車を入れられないエリアを決めることが重要。
- ・自動車をすべて締め出すのではなく、対象を絞るべき。
- ・「自動車の都心部への集中緩和」とありながら、具体的な施策は駐車場に関することだけ。路線毎の車線減・流入規制、規制非適合車の通行禁止などの施策を検討し追加すべき。
- ・都心部への自動車流入抑制については、対象地域を限定的とし、実施前には、社会実験や広く市民から意見を募集するなど、その影響を検証して、慎重に進めるべき。
- ・名古屋駅への自動車アクセスのために、駅の西側に、防災拠点としても使用可能な地下駐車場の整備を。
- ・都心においては、積極的に地下方式で駐車場の確保を。
- ・都心部への自動車流入抑制により、附置義務駐車場設置基準の緩和や都市計画駐車場

の利活用の検討が進めば都心部の再開発が促進される可能性があるので、具体的に検討していただきたい。

- ・建物の建設会社にとっては大きな負担である。附置義務制度の見直しや緩和を推進すべき。
- ・駐車場を集約するためには、駐車場の整備抑制ではなく、新設の禁止など大胆な施策が必要ではないか。
- ・「駐車場整備抑制地区（仮称）」の創設について検討し、その指定を目指します」は、「駐車場整備抑制地区（仮称）」を創設し、都心部及び拠点駅そばではその指定をします」と修正し市の姿勢を明記すべき。
- ・駐車場の設置を抑制する地区は「検討し指定を目指す」ではなく、「創設し指定」するべき。
- ・都心駐車場の削減は、都心駐車場の大半を無くすのではなくては、実効が上がらないだろう。

市の考え方

プランでは、既存駐車場を有効に活用するなどの集約化によって都心部の駐車場の増加を抑制し、将来的には、駐車場の整備を抑制する地区の指定を目指すというように段階的に施策を進めていきたいと考えております。それぞれの段階においては、関係する皆様のご意見を伺いながら進めて参ります。

その他いただいたご意見は、その趣旨をふまえ、参考とさせていただきます。

《パークアンドライド促進エリアの拡大について》

市民意見の概要

- ・自動車から公共交通への乗り換え促進は、日本では難しいため、朝夕は公共交通、その他の時間は車が使いやすいようにすべきである。
- ・パークアンドライドの駐車場の確保が重要。
- ・名古屋駅はゆとりある空間を創造するために、郊外に駐車場を整備し、自家用車の乗り入れを全面禁止に。また、タクシーやバスは必要最小限に。
- ・自動車広域アクセスの良い金城埠頭に駐車場を作り、パークアンドライドを促進させて、あおなみ線の活用を図ってほしい。駐車場との一体割引切符、市内への移動を楽しむ蒸気機関車の活用で金城埠頭から名古屋中心部への人の流れを作り出すことにより、市内中心部の渋滞緩和にもなるのではないか。
- ・パークアンドライド駐車場促進エリアの拡大は、環状2号線の内側だけではあまいなので、具体的なエリアの定義が必要ではないか。
- ・パークアンドライドは使い易くしないと上手くいかないのが難しいと思う。
- ・道路車線の減少とともに、パークアンドライド駐車場を整備し、公共交通機関の利便性向上を図ることで都心部へのアクセスの便利を図る。

市の考え方

これまでは環状2号線の外側を対象としてパークアンドライドを促進してきましたが、環状2号線の内側で地下鉄名城線（環状線）やあおなみ線が開通し、パークアンドライドの拡大に向けた環境が整ったことから、大型商業施設や都市計画駐車場など、

さまざまな駐車場を活用したパークアンドライドの促進を検討します。いただいたご意見は、その趣旨をふまえ、参考とさせていただきます。

(4-3 移動手段の多様化について)

《LRTやBRTの導入検討について》

市民意見の概要

- ・リニア新幹線開業による東京へのストロー効果も懸念されるなかで、名古屋の独自性を内外にアピールし、交流人口を増やすためにも街に溶け込む路面電車の導入を期待するものである。
- ・環境にやさしく地域間を繋ぐ回遊性の高い手段として L R T が最適であると考えます。
- ・路面電車や燃料電池バスの投入で環境にやさしい住みよいまちへと改善する。
- ・今後の高齢化社会の到来を見据えると、上下移動を伴わない、分かりやすい路面公共交通の整備は喫緊の課題である。
- ・L R T は、地上のレールの上を走るのものでその存在を認識しやすく、乗り降りがユニバーサルデザインで設計でき、かつ行き先が分かりやすいといったような高齢者や名古屋を初めて訪れる方に適した交通機関であり、鉄道線は地図との親和性も高く、災害等の非常時にあっても自分が今どこにいるかが分かりやすいメリットがあり、都心部における避難場所等への誘導にも役立つ。
- ・L R T の路線は、大通り（久屋大通・若宮通）に設ける。
- ・地下鉄整備では街の発展には寄与しない。車の絶対量を極力減らし、市電の復活を。
- ・L R T の導入は、まちを知る手段として喜ばれるものであり、アメリカで普及している「ストリートカー」や架線を不要とする最新技術などを参考に検討を進めていくべき。L R T の車庫の位置が問題である。
- ・名駅からの公共交通機関および都心との接続や、「名古屋駅、栄・伏見・大須、ささしま・名駅南、納屋橋・四間道」を結ぶ循環型の交通手段として L R T が最適であり、ささしまライブ24地区を経由させることが必要と考える。
- ・「新たな路面公共交通システム」の導入ルートには、名古屋駅地区の回遊性も重視し、ささしまライブ24地区も組み入れるべき。(他1件)
- ・L R T や B R T の導入検討があまりにも遅すぎる。“L R T や B R T を” “どのように” “いつ” “どこで” 実現していくかを具体的に示す段階である。
- ・L R T を都心部を外周する形で結ぶ交通ネットワークの検討をする価値はある。このエリアの景観や松重閘門など歴史資産を楽しみながら移動できることは、なごやの交通まちづくりを考える上で重要なポイントである。また松重閘門等の歴史資産へのアプローチできる場所も含めてほしい。
- ・大津通、大須界限では、道路を時間帯で歩行者天国（トランジットモール）とし、そこに排気ガスを出さない（環境にやさしい）、歩行感覚とも一体的な L R T を導入し、更にそれによる「ちょい乗り」も促進することで栄エリアの都市魅力向上に繋がられる。
- ・L R T の車庫・整備工場の設置場所については若宮大通が考えられ、整備した場合は「工場（車庫）の楽しさ」が体感できる施設とすべき。

- L R Tは必要だが、それだけではうまくいかない。既存の交通機関との乗換利便性を高めることが必要。
- 路面電車については、確実に利用の見込める路線が存在しうるかどうか慎重に検討を重ねた上で計画を進めてほしい。
- 路面公共交通により栄や名城、大須地区と名駅を結ぶことで、短距離の移動を助け、地域の一体感を醸成することになる。
- L R Tの導入検討には、レトロな路面電車運行やS L運行とのコラボなど多少の不便があってもL R Tを利用したくなるような企画も検討すべき。
- L R T、B R Tなどの新たな路面公共交通システムの構築に関しては、あまり車の減少は考えられない中で、自動車の車線を減少させ、多額な投資をしてまで構築する必要があるのかと思う。高齢者の増加により、自動車割合が増え、子連れの場合も運賃や移動が手間で結局、車で移動する。その前提条件に対してしっかりとしたマーケティングをして、採算性などを検討することが大切だと思う。
- L R Tを検討するならば、「駅北（ノリタケの森・トヨタ産業技術記念館）」↔「金シャチ横町（名古屋城前）」↔「徳川園」とシンプルな東西での往復ルート、しかも既存のメーグルバスの代替案とすることが初期投資としても受け入れ易く、現実的である。
- L R TやB R Tの導入は、位置づけと候補ルートを早急に検討すべき。
- 車のCO₂の排出量の問題については、ハイブリッド・EV・PHVの車が増えていることや、普通のエンジン車においても燃費改善がされており、今後はさらに減少し、環境への負荷も減ると思う。都心への車の流入を減らし、代替交通機関を設置する案だけでは、今後は逆に栄などは訪れる人が減少、賑わいを取り戻すのと反対の現象が起きかねない。目的ありきでなく、生きた市民の声をもっと集める必要がある。
- 産業遺産をベースにした観光客の誘導を積極的に行い、お金を落としてもらおうシステムを考えるべき。そのため施設間をつなぐ交通の整備がされていないことが課題。
- 都心部でのL R TやB R Tを導入するならば、無料にしてB R Tは蓄電池とすべき。
- 新たな交通インフラ投資については、名古屋市交通局の財政状況を考慮して、既存の地下鉄や市バスの改善策も含め、経済合理性が高く、かつ、名古屋市財政のもとで将来にわたって運営可能な内容を抜本的に検討していただきたい。
- L R Tの整備・運営は、L R Tの上下分離（公設民営）方式とすべき。
- 事業展開箇所図として、空色点線で「L R T又はB R T（検討エリア）」が示してある。この楕円の中に、適宜路線を選定すればすむので、「検討」ではなく、「着手」とすべき。
- L R T導入により名古屋駅と都心部とのアクセスを改善するには、名古屋駅前の道路事情を考慮すると、便利な乗降場所を確保する必要があるが、可能なのか。
- B R Tは、ハード面での新たな投資をするのではなく、最新のICTを活用するなど、市バス運行の抜本的改善であれば賛成する。
- 今まで車で栄に来ていた方が新公共交通システムで栄に来たがるとは思えない。栄は自動車で行くことが可能な場所というイメージを最大限活かす方法で、賑わいのあるまちづくりをしていく方がよいと思う。プランによって商業地、防災地としての価値を損なうことはあってはならないと思う。

- ・L R Tは、自動車交通を制限する、多額の導入費用が掛かる、地下鉄と競合するなどマイナス面がある割には、輸送できる人数が地下鉄と比べて少なく、輸送能力の面で名古屋の公共交通手段として有効に機能するか疑問である。
- ・名古屋駅、丸の内、栄の回遊は、L R Tではなく、市バスでやればよい。
- ・今ごろL R Tなんて古すぎる。水素燃料電池など様々な新しい技術を見据えるように。また、中央走行方式は人にも車にも危険である。
- ・L R T・B R T導入によって街の賑わいが出せるとは思えず、東京・大阪都市圏ほど交通インフラが発達していないなか、市民が自動車から公共交通に利用転換することは難しいと思う。
歩道の拡幅により、更なる交通渋滞を助長させるだけでなく、来街された県外者、海外訪問客のイメージダウンになりかねないと思う。
- ・L R TやB R Tの導入よりも未整備の地下鉄（5、7、8号線）を早期に着手するべき。さらに、ガイドウェイバスや基幹バスを都市高速鉄道化して、名古屋都市圏の鉄道ネットワークを完成させるべきである。特に、L R Tは作っても誰も乗らない。税金の無駄である。
- ・車線減と対をなしたL R Tのプランに反対。巨額の投資と交通渋滞等公共道路空間の非効率的運用を招く。このような乗り物は自動車利用の減少につながらない。基本的に地域の生活者や勤労者にどれくらい利用されるかがポイントであり、それへの十分な調査が必要。

市の考え方

L R TやB R Tについては、回遊性や賑わいの向上、名駅・栄間の連携強化等のまちづくりの視点から、導入について検討を進めていきます。その際は、既存公共交通との連携についても併せて検討する必要があると考えており、その旨の記載を加えます。

今後、詳細な検討を進め、導入について判断していくこととなりますので、皆様からいただいたご意見を参考にさせていただきます。

《ちょい乗りバス、コミュニティサイクルの導入に向けた環境整備について》

市民意見の概要

- ・低運賃のちょいのりバスのような移動手段が都心部の主要箇所を走ることで、都心部における自動車交通量を減らせると思う。
- ・ちょい乗りバスは年中オープンバスによる運行や、乗り降りが手軽なら利用客が見込めるのでは。ただし、運行には税金が使われるため、運行経費は極力抑えるべきである。

市の考え方

ちょい乗りバスは歩行者の回遊性を高め、まちの賑わいを創出する効果が期待できる一方、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が必要となります。事業スキーム等を検討する際は、いただいたご意見を参考にさせていただきます。

(4-4 交通行動の転換促進について)

《モビリティ・マネジメントの推進について》

市民意見の概要

- ・まちづくりの方針の大きな転換は、自動車の利便性に慣れ切った市民の不満を招く可能性がある。マスコミをうまく利用して、交通まちづくりの意義と必要性を訴求してほしい。(再掲)
- ・働き掛けるマネジメントや情報の統合も重要だが、歩行者道路(天国)やカーフリーデーなど具体的な施策の展開によって、理解を広めることが近道かと思う。
- ・自転車利用者のマナー教育をすべき。
- ・様々なドライバーの増加によってマナーの悪いあるいは危険・不安な走行が増えており、このような課題への対応を早急に検討すべき。

市の考え方

プランに掲げている「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」の3つの取り組みを実効性のあるものにするためには、モビリティ・マネジメントをはじめとする交通行動の転換を図る施策の推進が重要であると考えています。今後、様々な施策の展開に合わせて、交通エコライフの定着やルール・マナーの浸透を図る取り組みを進めていきたいと考えています。

(4-5 新たな仕組みの創設について)

《新たな仕組みの創設の方針について》

市民意見の概要

- ・プランの推進にあたっては、民間の知恵を活用すべきである
- ・多様な主体と連携したまちづくりとあるが、連携ではなく役所は支援だけで十分。
- ・都心部の公共交通は、都市活動を支える必要経費として国や自治体が負担し、原則無料としてすべきである。
- ・公共施設への協力をした私有地の固定資産税の軽減処置をすべき。
- ・数々の自動車関連の税を払っているにもかかわらず、改善や整備が進んでいないのに疑問を感じている。

市の考え方

民間活力を取り入れた施策展開につきましては、5-5「新たな仕組みの創設」のうち「多様な主体と連携したまちづくり」で、企業や大学などの先進的な技術や手法、創造性や活力を取り入れることにより、効果的かつ柔軟に施策を展開するとしています。新しい施策を展開する際には、行政単独で行うのではなく、民間活力を取り入れながら、交通施設の整備や各種交通施策に関する事業を展開していきたいと考えています。

「地域まちづくり」との連携につきましては、賑わい街区や暮らしの安全を守る街区を創っていくためには、地域の役割が重要です。地域の多様な主体(住民、企業、商店街等)と行政が役割分担を明確にし、地域の主体性を活かしながら、魅力あるまちづくりを進めていきたいと考えています。

新たな財源制度についてご提案をいただきましたが、制度や財源のあり方の見直しにあたっては、先行事例もふまえつつ、国の規制特区の活用も念頭において、いただいたご意見を参考にさせていただきながら、検討を進めていきたいと考えています。

■5 地域別の施策展開について(1件)

《都心部における施策展開について》

市民意見の概要

- ・都心部における事業展開箇所図に、名古屋城は必ず含まれるべき。

市の考え方

事業展開箇所図におきましては、都心部の幹線道路を、主として担っていく機能を基に分類した3段階の道路と、LRTやBRTの検討エリアを示しています。このうち、LRTやBRTの検討エリアについては「移動手段の多様化」の導入イメージにあるように、名駅や栄だけでなく、大須地区や名古屋城のある名城地区も含めて検討していきます。なお、都心部で展開する施策は、都心環状道路で囲まれた区域以外にも関連することから、事業展開箇所図を概要版と併せて分かりやすく修正します。

■資料編について(2件)

《資料編について》

市民意見の概要

- ・名古屋市交通まちづくり推進協議会の委員に各まちづくり協議会や駐車場の代表者が参画していないのは問題ではないか。また、課題について十分に議論がされていないのではないか。市民ミーティング、アンケート等の市民意見を十分に反映しているか。
- ・「賑わい関連施設割合」(P.101)の定義と算出方法を教えてほしい。

市の考え方

プランの策定にあたっては、有識者、関係行政機関、交通事業者、経済界等の交通まちづくりの推進に資する関係者で構成される「名古屋市交通まちづくり推進協議会」を設置し、検討を進めました。平成25年度にはプランの素案の段階から広く市民や関係者の皆様のご意見を伺い、プランの案に反映しました。プランの案の推進にあっても、地域の関係者の皆様からのご意見など地域の状況をふまえ、施策を実施していきます。

賑わい関連施設割合につきましては、平成23年建物用途別現況調査の結果を用い、当該区間に面する全ての街区（幹線道路で区切られた平面）の建物のうち1階の建物用途が商業（ガソリンスタンド、公会堂公民館、その他の集会施設を除く）、宿泊及び文化である建物の建築面積の合計を当該街区の建物の建築面積の合計で割って算出しました。

■その他(53件)

《プラン全般について》

市民意見の概要

- ・「なごや交通まちづくりプラン（素案）」についての意見数、内容、それらに対する現時点での市の考え方を今からでも追加して示すべきである。
- ・素案と今回の案の違いは何か。市民に分かり易くするため、比較表ないしは下線などで示した追加資料を公表すべきである。
- ・重複が目につく。構成を見直すことでページ数が削減できると思う。
- ・概要版に添付の切り取り式のはがきの形態は使いにくい。

市の考え方

プランの素案に対して、市政アンケート（951名）、ネットモニターアンケート（462名）、区民まつり及び環境デー（401名）、市民によるワークショップ「みちまち市民ミーティング」（55名）、ウェブサイトアンケート（21名）、グループインタビュー（17グループ）等さまざまな方法で意見を聴取し、自由意見として804通のご意見をいただきました。

そのなかで、安心・安全や渋滞等への対応についてのご意見が多かったということもあり、「道路空間の主役転換」の将来像の中に、「安全の空間」を目指すということを明記したほか、今後の幹線道路の空間見直しを行っていく際に、渋滞対策や安全対策を行っていくことやアクセス機能を確保していくことを記載し、配慮事項の内容を充実させました。駐車場の新規整備の抑制については、駐車場の集約化と比較して、やや賛同の割合が低いこともあり、集約化と抑制という2段階で施策を再整理し、抑制の段階では関係者や利用者の意向をしっかりとふまえて、検討していくということに記載しました。この他にも、アンケートの自由意見や、利害関係者へのグループインタビュー等でいただいた意見を参考に、施策を進めていく際にさまざまな配慮すべき事項を記載しました。

プラン案で重複が目立つとのことご指摘をいただきましたが、プランでは分野別と地域別のそれぞれで各施策を位置づけているため、一部施策では重ねての記載となっております。

概要版の切り取り式はがきが使えづらかった点につきましてはお詫び申し上げます。

市民意見の概要

《公共交通ネットワークのあり方について》

- ・東京圏、大阪圏に比べ鉄道網が整備されておらず、通勤交通のために渋滞が常態化している。橋梁や踏切では特にひどい。
- ・栄周辺は交通アクセスが非常に悪く、地下鉄・名鉄を利用しても市内あるいは瀬戸方面からしかダイレクトに来ることができない。軌道幅が同じであるJR中央線と名鉄瀬戸線の接続や、近鉄の地下鉄東山線への接続を提案する。そうしないと栄周辺がさびれてしまう。

- ・城北線の昼間の本数を増やしてほしい。また城北線をJR中央本線の勝川駅及びあおなみ線名古屋駅で相互乗入したらどうか。

《名古屋駅周辺のあり方について》

- ・名古屋駅はゆとりある空間を創造するために、郊外に駐車場を整備し、自家用車の乗り入れを全面禁止に。また、タクシーやバスは必要最小限に。(再掲)
- ・名古屋駅への名古屋高速の延伸を。
- ・地下鉄柳橋駅開設を早期実現してほしい。
- ・地下鉄東山線に早く「柳橋駅」を新設する。
- ・駅西エリアは、再開発を機に、風俗店のエリアを限定するなどの対策を。
- ・名古屋駅は、森および歩行者天国でなければならない。植栽計画をもっと推進することによって、自然環境を甦らせる。
- ・名古屋駅は、歩行者デッキや動く歩道、壁面緑化や街路樹などが整備され、自家用車から隔離された、人が中心の、人が心地よいと思う空間整備を人工的に制御する。
- ・リニアが地下に整備される名古屋駅周辺は老朽化した地下街・地下通路を再整備する機会なので、名古屋駅の地下街と繋がるビル地下の空間をもっと有機的に繋ぎ、安全で快適な空間として整備していくべきである。

《市営交通のあり方について》

- ・地下鉄の駅と駅との間あたりで気軽に乗り降りできる市バスの系統と本数が少ないと感じる。都心を回遊する路線がもっとあると利便性が高まる。
- ・地下鉄の一律料金制度の導入や地下鉄の運賃値下げなどの検討が重要となる。
- ・基幹バスの路線増設と信号機の削減により、停車、発車時の燃料消費を抑えることでの運行費用の削減を検討する。

《SL(蒸気機関車)について》

- ・蒸気機関車も文化遺産の貴重な一つ。静態保存や特別列車運行に特段のご高配をお願いする。
- ・名古屋駅に蒸気機関車専用の昭和のホームを設けるとするのは非常に画期的な案であると思う。
- ・蒸気機関車定期運行に向け、車両の借用、臨時運行による定着や客車の製造、寄付金の活用などにより、報道や市民のイメージを変え、ぜひ実現してほしい。
- ・「名古屋は他の街とは違う面白さがある」と思ってもらえる街づくりを期待している。蒸気機関車の復活・運行を通じて、名古屋の街の活性化の目玉にしてほしい。
- ・名古屋で気軽に乗車できるSLの旅を実現させてほしい。
- ・あおなみ線で、継続的に蒸気機関車を走らすべき。
- ・名古屋市の知名度アップと集客アップを図るには、SLの定期運行が良い。
- ・SLを定期的に走らせることで市外から人を誘導でき、経済効果が期待できる。また、その経済効果をほかの施設等へ波及させる仕掛けがあるとよい。
- ・魅力あるのでSLを走らせてほしい。
- ・昔走っていたSLを走らせてほしい。
- ・歴史を語るSLを(名古屋駅からリニア館まで)走らせてほしい。
- ・人に夢と希望と「勢い」を与えてくれるSLを走らせてほしい。

- ・「古きよき時代との融合」として、SLを走らせてほしい。
- ・多くの人が体験できるよう、再度SLを走らせてほしい。
- ・SLを走らせることで、これからの若者に夢を与えてほしい。
- ・SLに乗ってみたい。
- ・以前実施されたSLの乗車体験があれば、是非参加したい。
- ・名古屋は日本の蒸気機関車発展の地であり、この国の工業発展技術の保存を考えると、この地に現役蒸気機関車を残すことは大きな意義がある。
- ・あおなみ線の振興策については、東に大井川鐵道、西に梅小路、大阪交通博物館があり、そちらに人気をとられ、ともに日帰りでも行ける範囲内のため、SL案はやめたほうがいい。

《交通バリアフリーについて》

- ・地上と地下鉄改札口や地下街を結ぶエレベーターを増設する。
- ・道路立体化に伴う高齢者への配慮（エスカレーター、エレベーターの増設と常設）をすべき。
- ・エレベーターやスロープを多く配置し、車椅子、ベビーカーで行けない場所がない様にすべき。
- ・公共交通機関は、元気な健常者にとってはとても便利な交通手段だが、高齢者や小さな子供を持つファミリーにとっては、必ずしも快適な手段であるとは言えない。
- ・エレベーターなしの高架歩道橋は廃止すべき。

《その他》

- ・路上駐車はちゃんと取り締まってほしい。
- ・椿町線の延伸後は自動車交通量の増加が考えられる。また、六反公園や米野（防災）公園等も含め、車の駐車対策が必要となる。高齢者も多いので十分対策を考えてほしい。
- ・交通の状況に即していない信号制御が多い。情報通信機器を活用して対応すべき。
- ・速度監視の人的対応には限界がありコストもかかる。監視カメラを積極的に導入してほしい。
- ・敬老パスは、体が不自由になっても外に出て健康増進をはかったり、購買活動ができるよう、年齢や本人や住所地環境などの状況などを加味して段階的な価格設定を。
- ・道路の環境影響評価を行う対象を車線の数が2以上であり、かつ、長さが500メートル以上であるもの（都市計画決定後20年以上経過した道路を含む）に改正することが必要である。
- ・案内表記に中国語・韓国語は必要ない。通常の日本語・英語表記と、子供にわかりやすいようひらがな表記でよい。
- ・公共施設の駐車場については有料化を。
- ・災害時を念頭に、避難計画を考慮した建物のコントロールと地下空間の浸水対策を行い、人工的に地盤を上げる必要がある。リニア駅も含め、地下空間は絶対浸水のおそれがない空間であるべき。
- ・標識にタクシー乗り場案内があれば便利である。
- ・外国人労働者もわかるような自転車用の交通標識を設置してほしい。

市の考え方

リニア開業後のまちを見据えた「名古屋駅周辺まちづくり構想」では、目標とするまちの姿を『世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ ～国際レベルのターミナル駅を有する魅力と活力にあふれるまち～』としており、多様な主体がまちづくりを進めるための共通目標となる基本方針と取り組み内容を示しています。詳細につきましては、同時に策定・公表した「名古屋駅周辺まちづくり構想」及び「名古屋駅周辺まちづくり構想（案）」に対する市民意見及び市の考え方」をご覧ください。

市営交通事業は、市バス・地下鉄の一体的なネットワークにより、市内の公共交通機関利用者の約9割が市バス・地下鉄を利用するなど、市民やお客様の日常生活を支える重要な役割を果たしています。

さらに、高齢化の進展に伴い、他の交通手段を持たない市民の移動手段を確保することや、低炭素社会を実現するためにも、市営交通事業が果たすべき役割は、今後ますます大きくなるものと考えております。

「なごや交通まちづくりプラン」では、都市交通のあり方に軸足を置いて、まちの魅力を高めていくことを目指しています。したがって、SL（蒸気機関車）については本プランに位置づけをしておりません。現在、SLなど話題性のある車両を活用した都市魅力向上施策について検討を行っております。

本市では、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）や福祉都市環境整備指針に基づき、駅施設及び周辺の道路等のバリアフリー整備を進めております。今後も引き続き、高齢者の方、障害者の方、及びベビーカーを利用される方などが快適に移動できるようにバリアフリー対策を推進していきたいと考えております。

いただきましたご意見につきましては、その趣旨をふまえ、今後の施策の参考とさせていただきます。