

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

現 状

- 住民や民間事業者等、地域が中心となったまちづくりを求める声が多くなっています。
- 新しい取り組みを実現できる制度や財源の確保が模索されています。



将 来

- 地域と行政が一体となり、様々な新しい取り組みが実施されています。
- 新たな制度や財源の中で、都市の賑わいが持続的に生まれています。

1 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。

② 地域主体のまちづくりとの連携

● 全市域

60

① さまざまな新しい取り組みに対し、民間技術や活力等を導入

● 全市域

61

2 制度や財源のあり方の見直し

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。

② 既存制度を見直し、さらには特区制度等を活用

● 全市域

63

① 交通施策とまちづくりを一体かつ持続的に推進する財源スキームを検討

● 全市域

64

多様な主体と連携したまちづくり

施策展開の全体方針

☆地域のまちづくりとの連携の考え方

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なが、名古屋市都市計画マスタープランにも位置づけられた「地域まちづくり」を進め、地域特性を活かした魅力あるまちづくりを進めます。

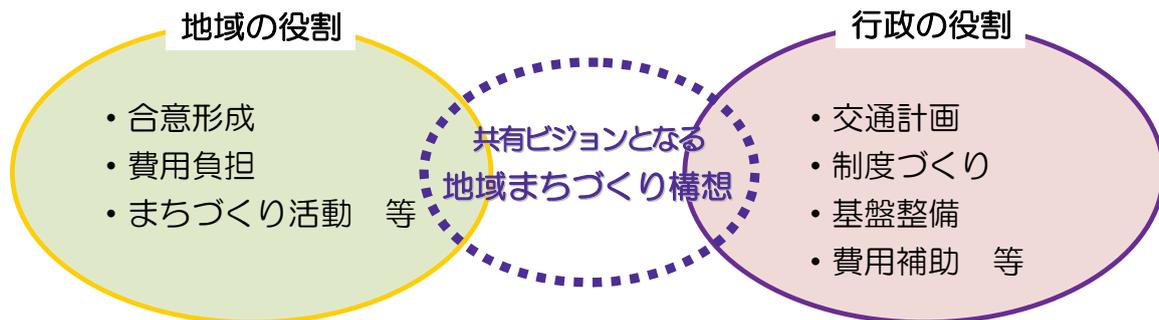


図 4-5-1 地域まちづくりとの連携イメージ

☆民間との連携の考え方

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します。

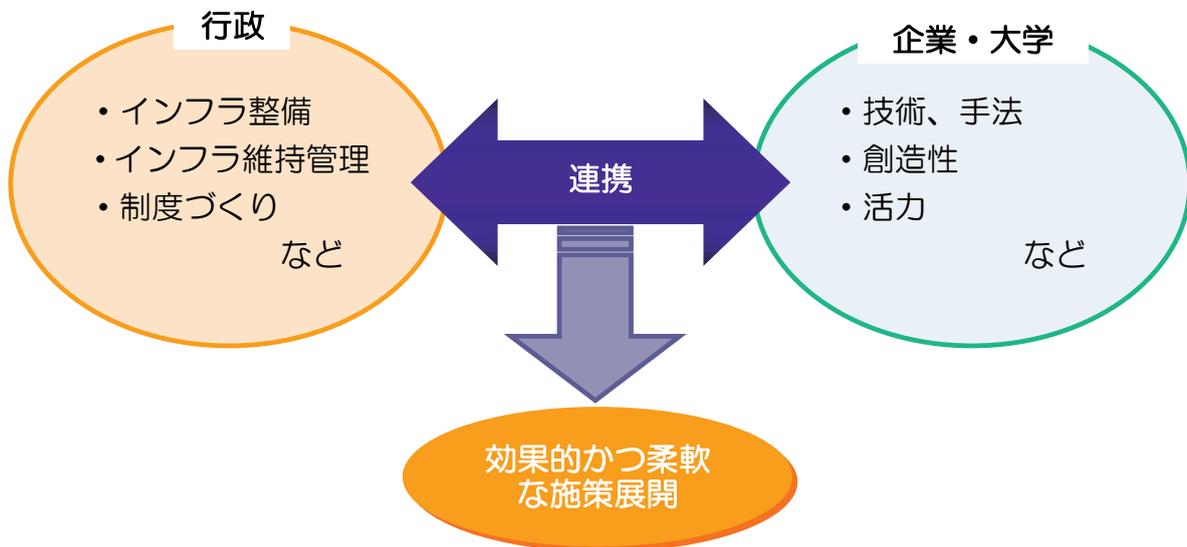


図 4-5-2 民間との連携イメージ

〔期待される効果〕

- 地域の特性にあわせた交通環境が形成されます。
- 時代のニーズに対応した技術などを、まちづくりに柔軟に取り入れられるようになります。

具体的な展開内容

施策ア：地域主体のまちづくりとの連携〈全市域〉

◆「地域まちづくり」との連携

地域まちづくりの取り組みの中で、関係機関と連携し、住民の主体性を活かしながら交通面を含めた安心・安全で賑わいあるまちづくりを推進します。

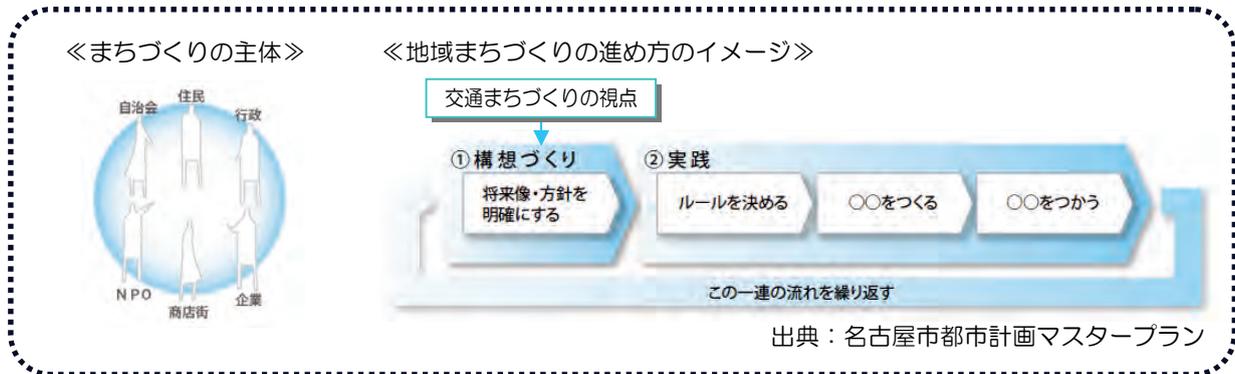


図 4-5-3 地域まちづくりのイメージ

◆エリアマネジメントの促進

地域のニーズに即した交通まちづくりを、エリアマネジメントと一体的に進められるように、行政としてのさまざまな取り組みを進めます。

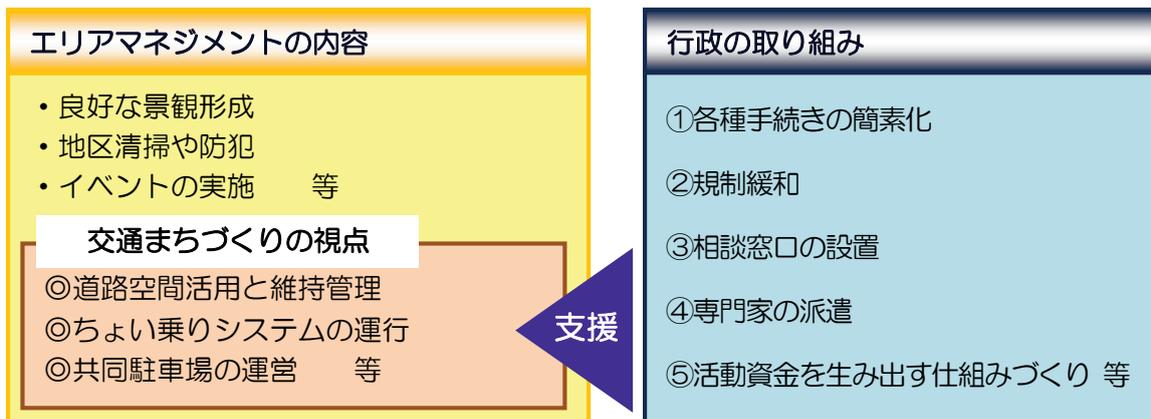


図 4-5-4 エリアマネジメントに対する行政の取り組み

施策イ:さまざまな新しい取り組みに対し、民間技術や活力等を導入《全市域》

◆民間技術の導入

新しい施策展開に伴う課題解決に向けて、企業の技術や大学の創造性等を積極的に取り入れます。



交通系 IC カードを活用した
コミュニティサイクル
(名古屋工業大学)



新たな車両を活用したシェア
リングシステム
(民間企業)



実際の走行データをリアルタイム
に活用した交通案内システム
(名古屋大学)

図 4-5-5 先端交通技術の事例

◆民間活力を取り入れた施策展開

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ます。

丸の内シャトル

丸の内の地元企業の運営により、誰でも無料で乗車可能なコミュニティバス



出典：日の丸リムジン HP

エムシードゥコーのバス停

広告パネル付きバスシェルターで都市景観に配慮



出典：MCDcaux HP

自転車駐車場

道路空間を活用し、民間が管理・運営



アヴィレ (富山コミュニティサイクル)

コミュニティサイクルの導入と運営を民間活力で実現



出典：富山市 HP

図 4-5-6 民間活力を取り入れた施策展開例

制度や財源のあり方の見直し

施策展開の全体方針

☆取り組みの考え方

道路の利活用等に関する既存制度を積極的に見直し、魅力あるまちづくりを進めるとともに、これまで施策ごとに運用されている財源を一体的に活用できる仕組みを検討し、新しい交通まちづくり施策を推進していきます。

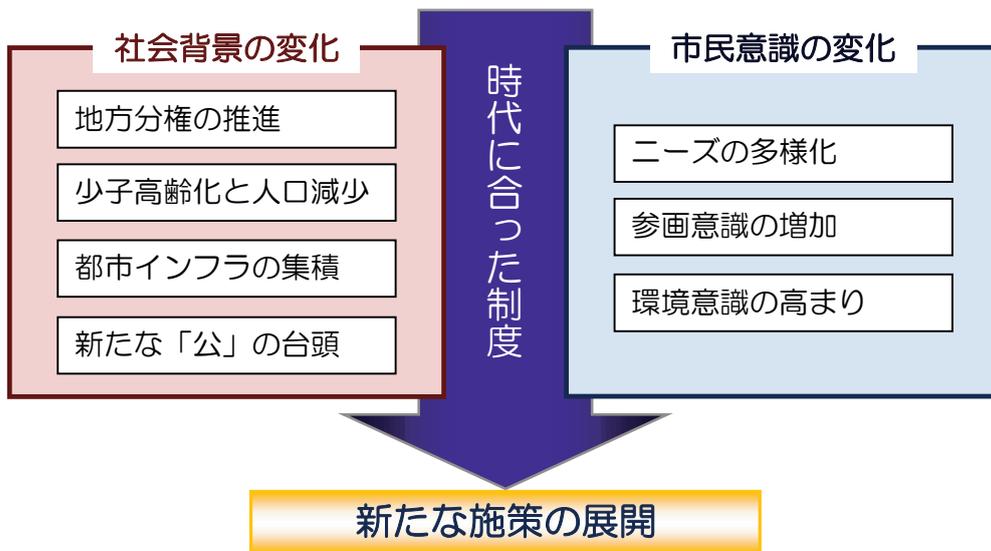


図 4-5-7 新しい制度のあり方のイメージ

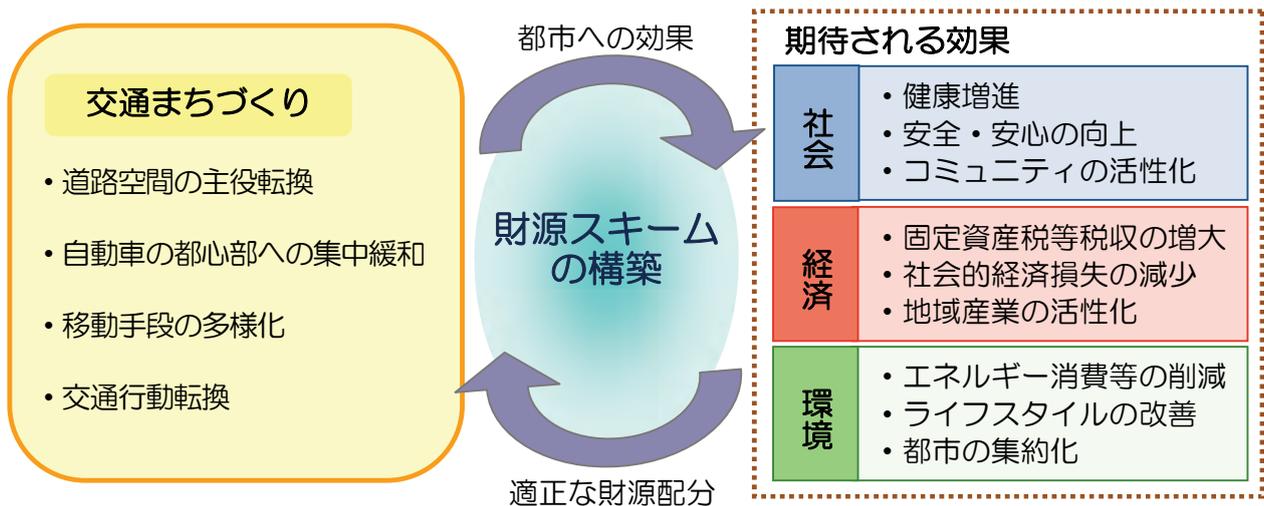


図 4-5-8 新しい都市経営の進め方のイメージ

〔期待される効果〕

・制度と財源が一体となり、持続的なまちづくりが進められています。

具体的な展開内容

施策ア：既存制度を見直し、さらには特区制度等を活用《全市域》

◆条例等の既存制度の見直し

既存の条例や規則等の制度を見直し、必要な制度の改正や創設を実施します。

表 4-5-1 制度の見直し事例

分類	改正項目	内容	都市名
道路	地下広場条例の創設	駅前地下空間の賑わい創出のため、空間の新たな運営・管理方法を定める条例を創設	札幌市
駐車場	駐車場設置基準	附置義務台数の算定基準を見直し駐車場整備台数を削減	京都市、東京都千代田区・中央区、横浜市 等
		隔地制度の見直しによる既存駐車場の有効利用	京都市、東京都中央区・千代田区
		大規模小売店舗立地法の設置基準の見直しによる整備台数の削減	京都市、大阪市
		公共駐車場の附置利用拡大	高松市
		コインパーキングの社会貢献	鎌倉市

◆国の特区制度等の活用

従来の法規制の枠組みを超えた新しい取り組みに際して、条例改正等では対応困難なものについては、国の特区制度や規制緩和等を活用するとともに、法制度の改正についても、国に要望していきます。

表 4-5-2 交通施策に関する構造改革特区の実績例

分類	特区名称	特区の概要
ニューモビリティ等の走行	つくばモビリティロボット実験特区（2011年）	次世代型のニューモビリティの都市内走行を実現する特区。（現状は社会実験として実施）
	川崎市・神奈川県・国際環境特区（2003年）	環境とロボット等次世代産業の創出を図るため、歩行支援ロボットが道路空間を走行することを容認。
公共交通の利用促進	岐阜市・人と地球にやさしい公共交通利用促進特区（2005年）	地域が求めるバスやタクシーの利便性向上のための通行規制において、警察の行う各種手続きの簡素・迅速化を図る。※
補助事業による駐車場の弾力運用	泉大津市立駐車場運営特区（2004年）	再開発事業で整備された公共駐車場において、需要創出に係る弾力的な料金設定を容認。※
地域主体の交通規制計画	松山市・観て歩いて暮らせるまちづくり交通特区（2003年）	地域主導による交通まちづくりの実現に必要な交通規制を警察に提案し、実現を促す。※

※特区の結果をふまえ、法改正により全国で実現可能となる

都市再生特別措置法に基づく道路空間の活用

市町村が都市の再生が必要として定める区域において道路の占用許可を緩和することで、都市の賑わいと新たなビジネスチャンスの創出を促す取り組みが進められています。

利用例) 広告塔、食事施設、自転車駐車器具の設置等



図 4-5-9 道路空間の規制緩和を活用したオープンカフェ (東京・新宿区)

施策イ:交通施策とまちづくりを一体かつ持続的に推進する財源スキームを検討<<全市域>>

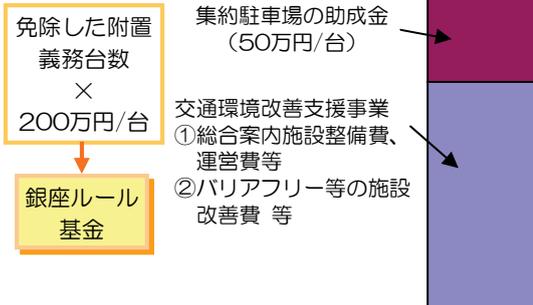
◆新たな財源制度の検討

都市活動を支える交通の重要性をふまえた新たな財源制度を検討し、まちの高質化や交通以外の他の分野との一体的な施策推進を図ります。

<取り組み例>

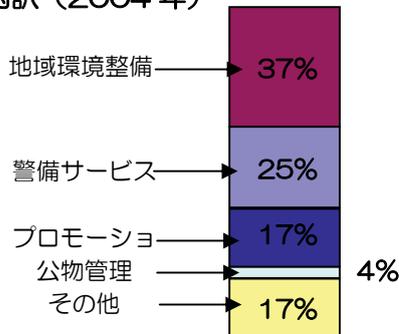
- ① 駐車場負担金制度の導入
- ② BID、TIF の導入検討
- ③ ロードプライシング、PDS 等による新たな財源の確保
- ④ 共通運賃制度を可能とする財源制度

① 駐車場負担金制度の導入:銀座ルールの基金活用



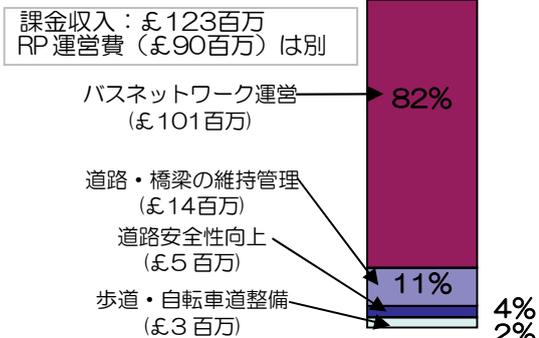
出典:都市計画 289号 銀座の駐車場附置義務制度に関するローカルルール

② BID、TIF の導入検討:ニューヨーク市の BID 支出内訳 (2004 年)



出典:文部科学省、マネジメント能力の育成に関する諸外国の先進事例調査報告書

③ ロードプライシング、PDS 等による新たな財源の確保:ロンドン市の課金収入内訳



出典:Transport for London, Central London Congestion Charging Impacts monitoring Fifth Annual Report, July 2007

図 4-5-10 新たな財源制度の取り組み例