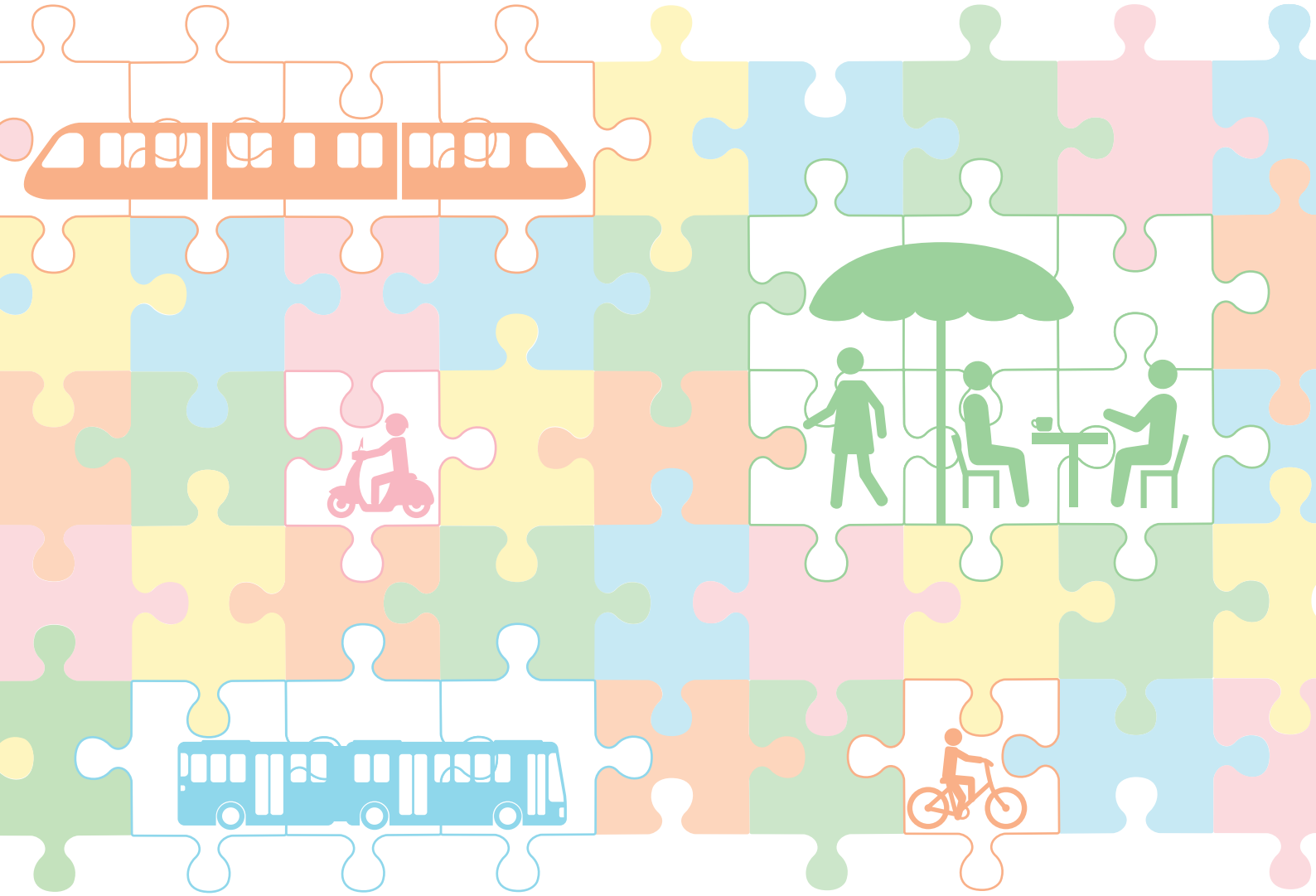
なごや交通まちづくりプラン

～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が中心の空間から、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ま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
河村たかし

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

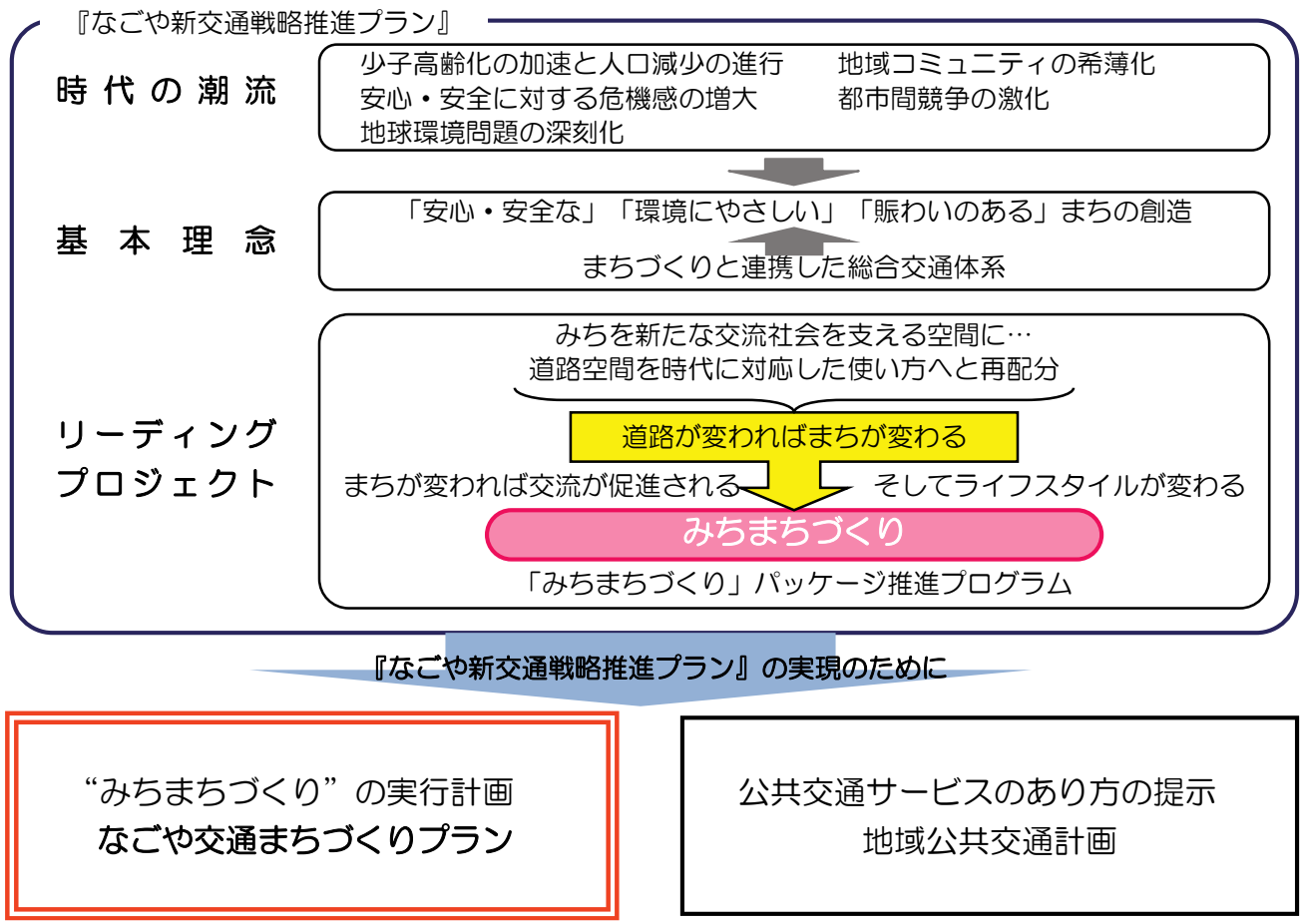


図 1-1-2『なごや新交通戦略推進プラン』と『なごや交通まちづくりプラン』の関係

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。

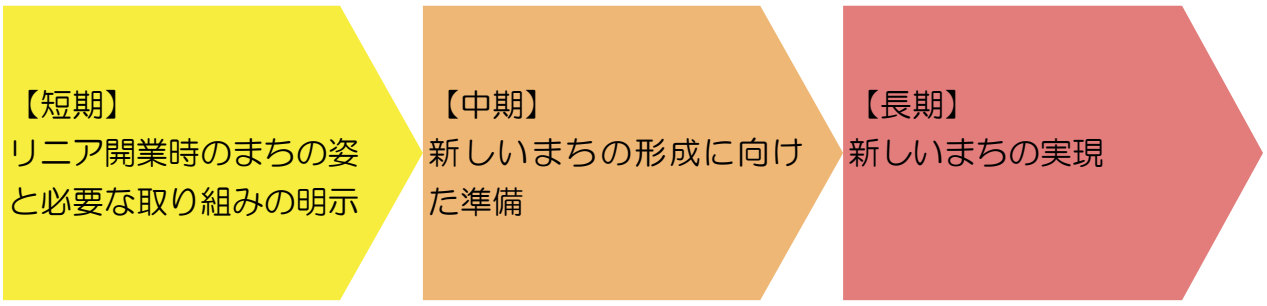


図 1-1-3 事業の進め方のイメージ

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。

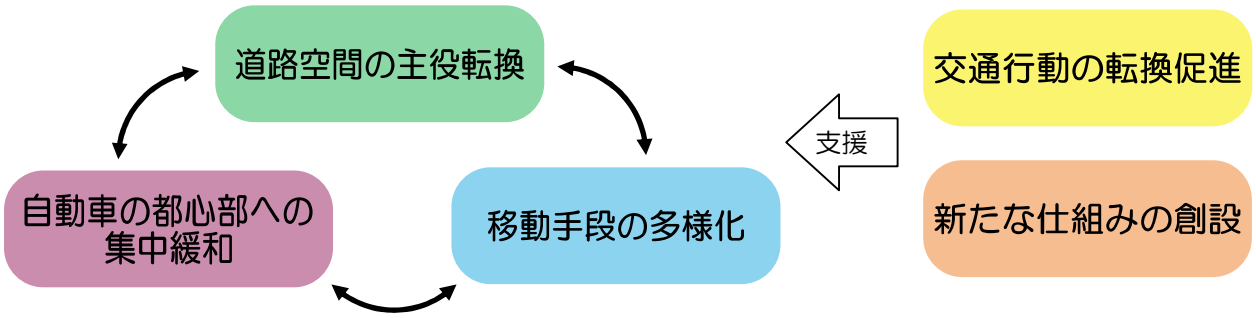


図 2-2-1 取り組み分野の全体像

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。

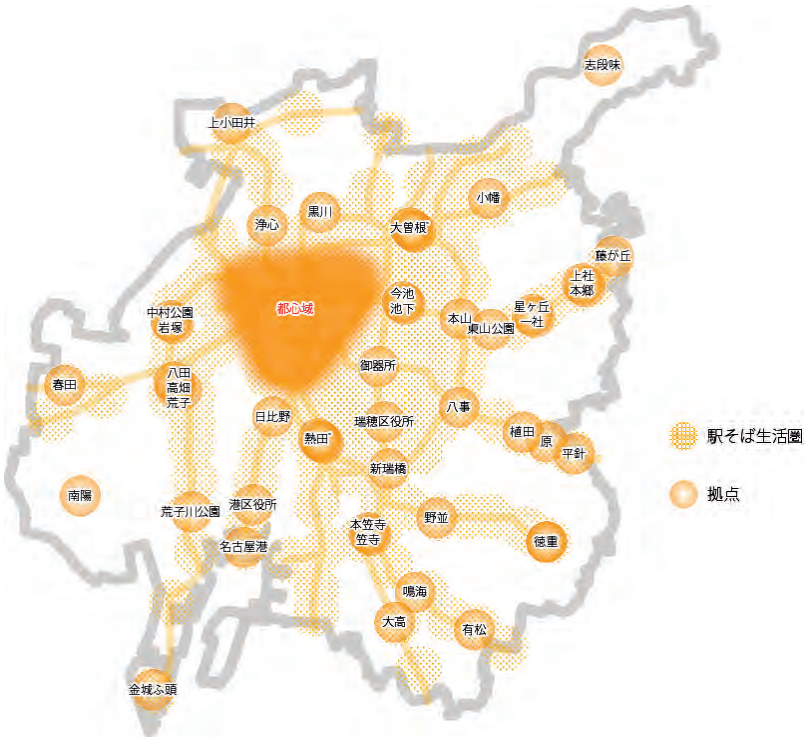


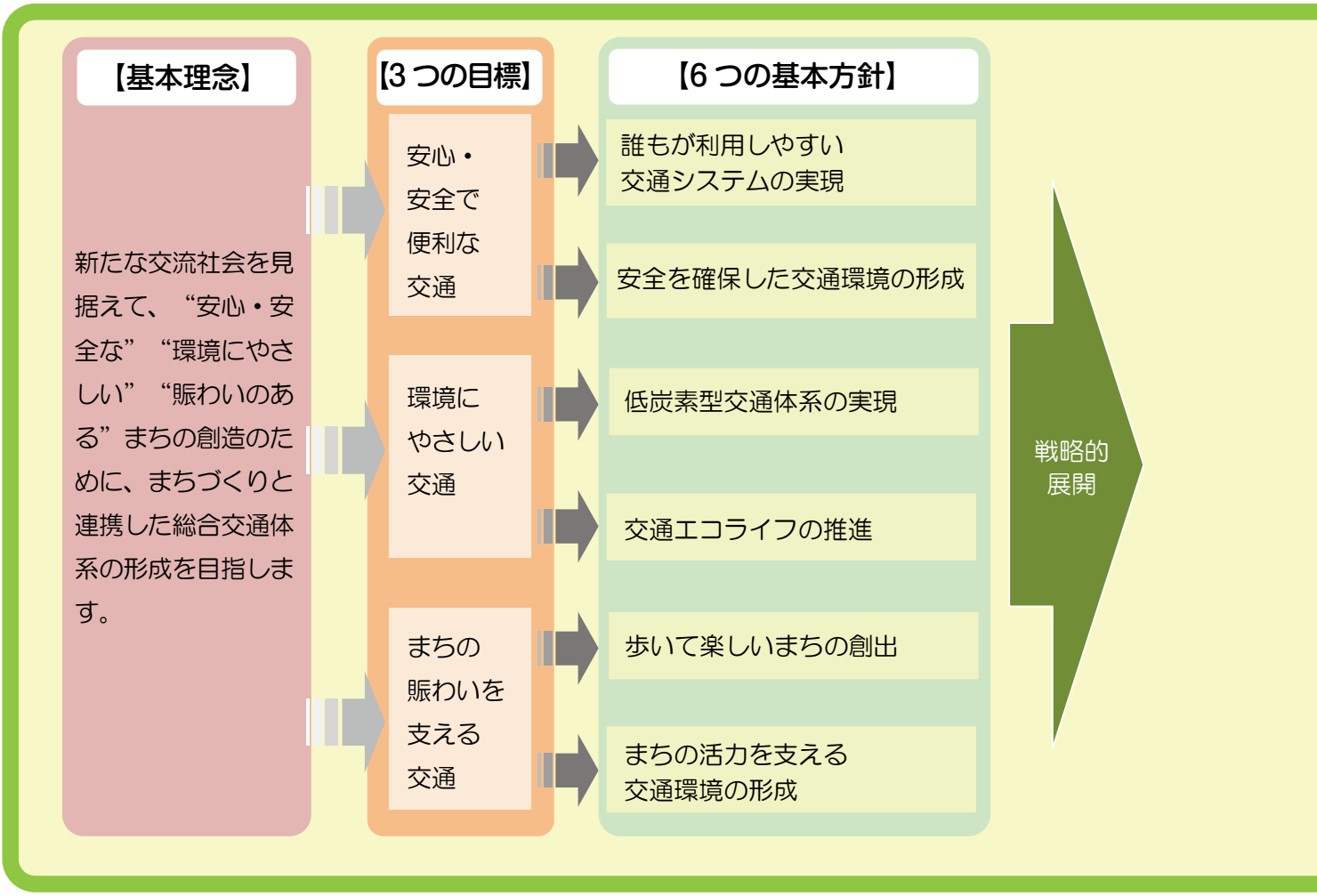
図 2-3-2 駅そば生活圏・拠点

■　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）



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

連携・一体化

『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	・短距離移動 ・公共交通の端末手段等	・安全性、円滑性の確保	・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	・中長距離移動 ・徒歩移動の支援	・利用環境の向上	・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	・短中距離移動 ・徒歩移動の補完 ・公共交通の端末手段	・自転車及び歩行者の安全性の確保 ・良好な走行・駐輪環境	・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	・短～長距離移動	・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	・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）	―	・活用方策 ・利用環境（走行、駐車）の確保	・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

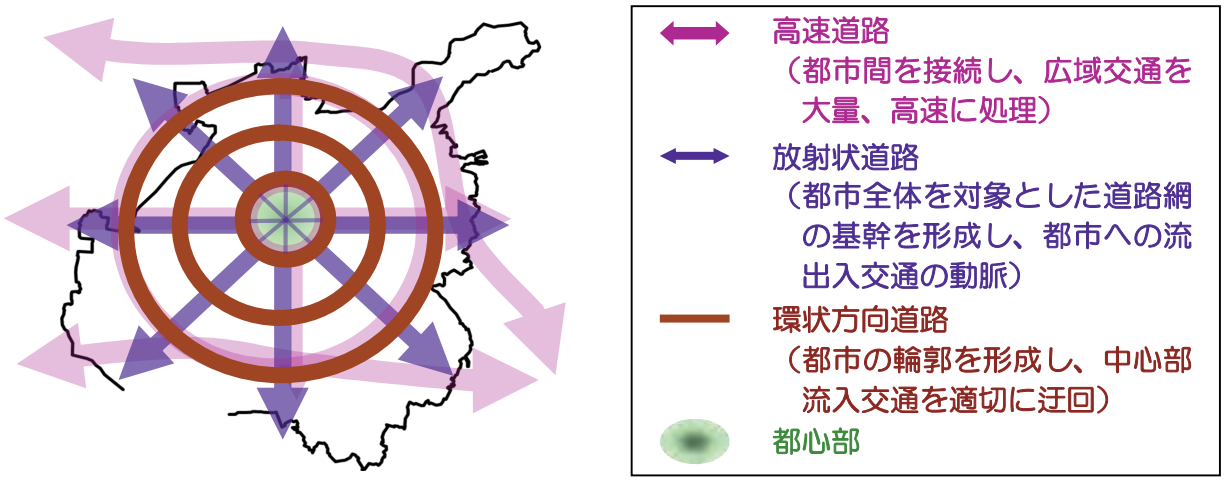


図 3-2-1 自動車ネットワークの概念図

(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

環状道路網があり、都心部及び名古屋市内への流入交通の迂回分散を図っています。

しかし、都心部には未だに通過交通の流入が多いのが実態です。

一方、現況においても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考えられます。

これらをふまえ、今後は、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ますが、都心部では、都心部を目的とする交通の他手段への転換と都心部を通過する交通の迂回誘導により流出入交通を減少させていくとともに、これを一層進めるため、これまでの自動車交通機能を整理し、他の機能を創出、充実していきます。

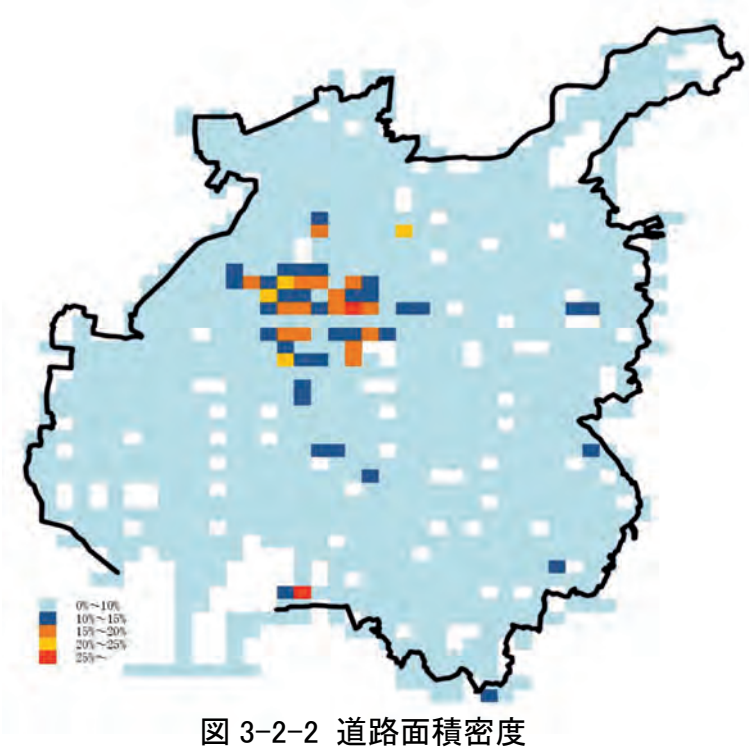


図 3-2-2 道路面積密度



凡　例

交通量を比較する路線の範囲

交通容量　処理可能な交通量の総和

交 通 量　実際の交通量の総和

図 3-2-3 交通容量と交通量

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化するとともに、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。

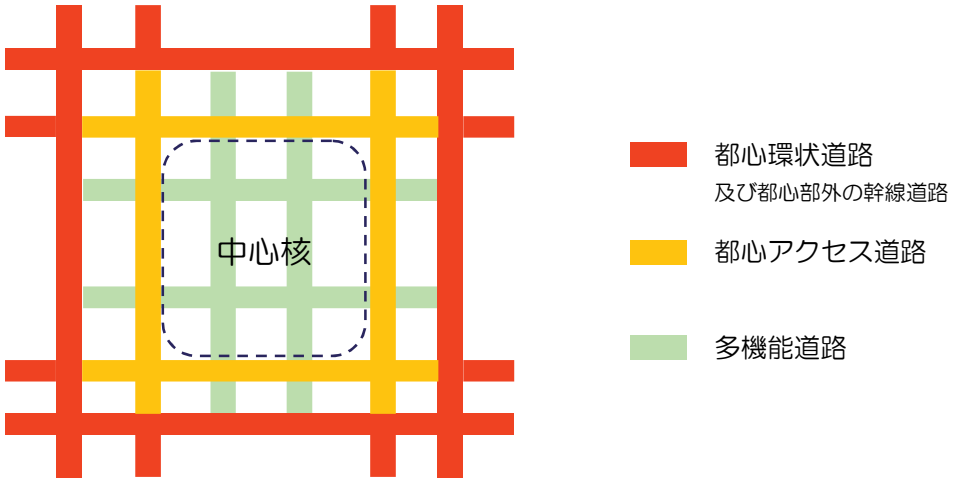


図 3-3-1 自動車交通機能の整理のイメージ図

(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保した上で、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。

⑶ 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おいては、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

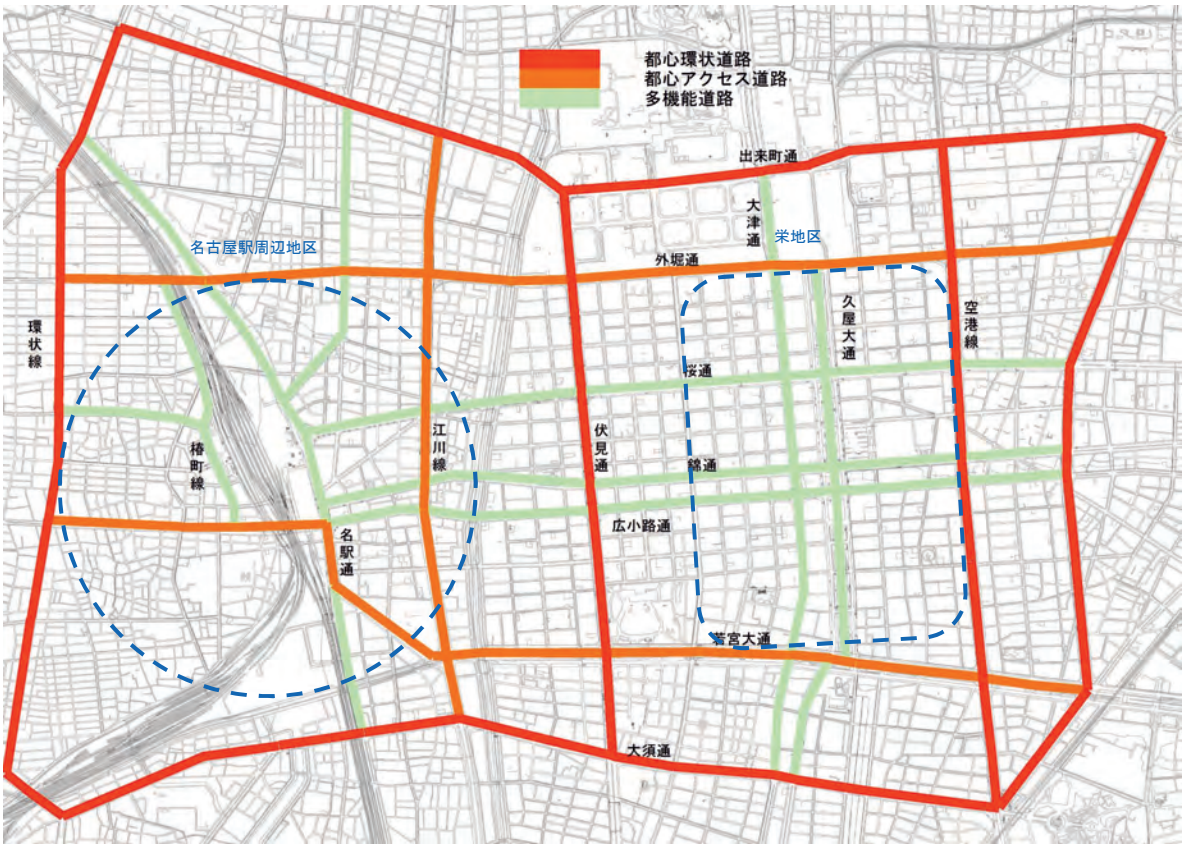


図 3-3-2 道路の機能整理(現況)

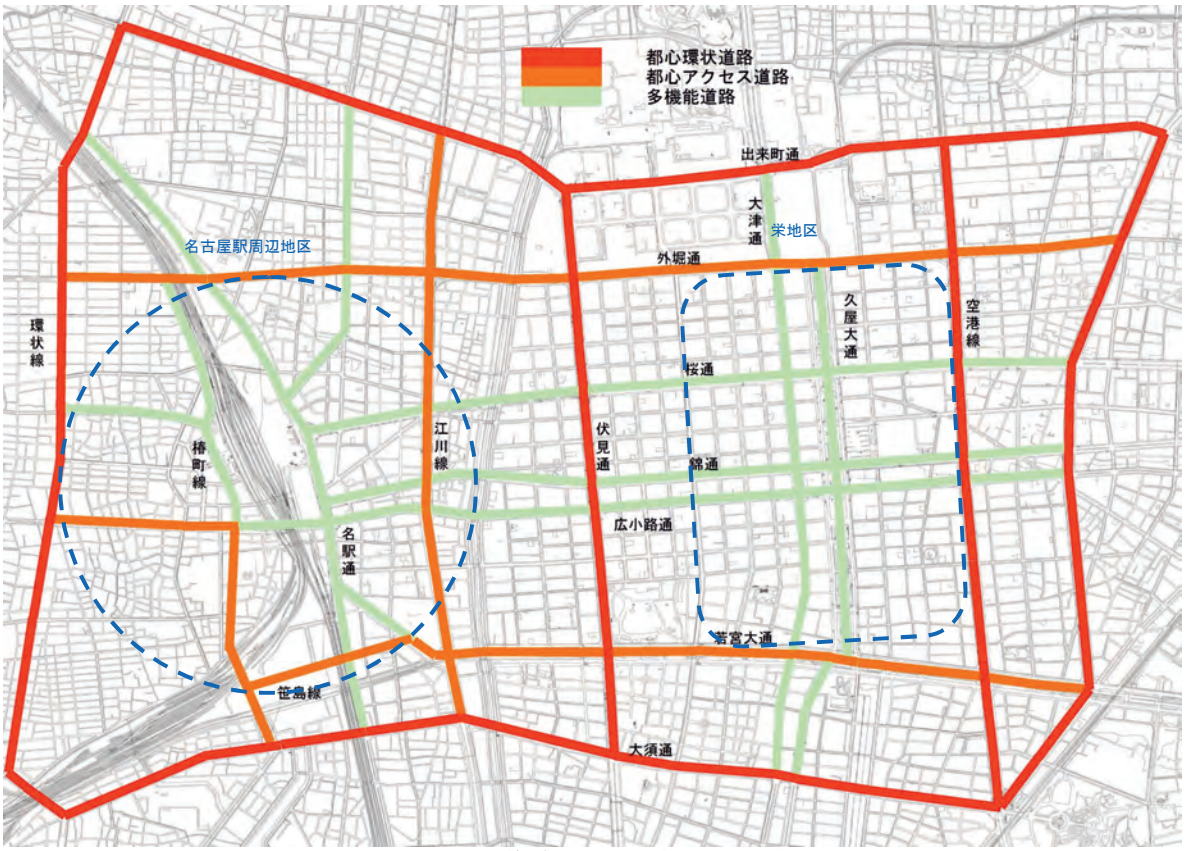


図 3-3-3 道路の機能整理(将来)

4　分野別の施策展開

４－１　道路空間の主役転換

（青写真…１８頁・１９頁　施策シート…２０頁～２９頁）

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”へ変えていく取り組み

４－２　自動車の都心部への集中緩和

（青写真…３０頁・３１頁　施策シート…３２頁～４１頁）

自動車の過度な利用を抑制するため、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く取り組み

４－３　移動手段の多様化

（青写真…４２頁・４３頁　施策シート…４４頁～４８頁）

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く取り組み

４－４　交通行動の転換促進

（青写真…４９頁　施策シート…５０頁～５７頁）

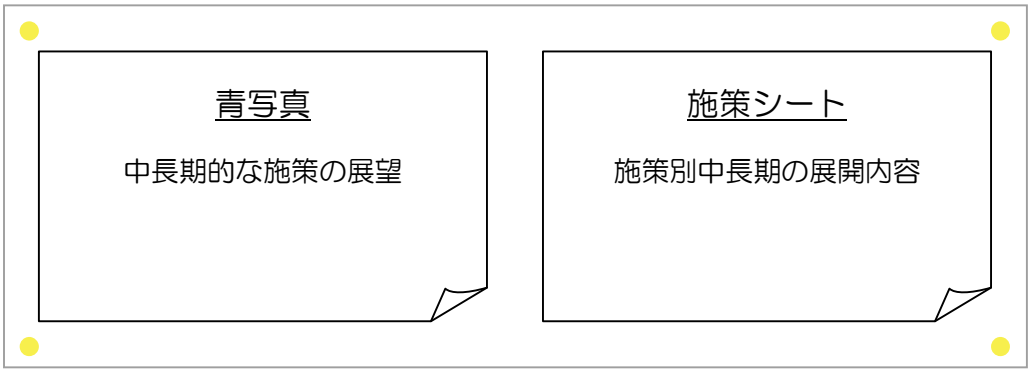
公共交通の良さ、必要性を深く認識し、積極的に利用していただく市民を増やす取り組み

４－５　新たな仕組みの創設

（青写真…５８頁　施策シート…５９頁～６４頁）

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る取り組み

（参考）資料構成等



自動車中心の道路から歩いて

人々が憩い、集う、魅力的で安全なふれあい空間。さまざまな主体が主役となり、

現状

- これまでの着実な道路整備により、豊かな道路空間が確保されています。
- 多くの人々が交流するための公共空間として活用したいという声が高まってきています。



将来

■賑わいのある道路空間づくり

1　幹線道路の役割の明確化と空間配分の見直し

主要な自動車交通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。

㋐ 歩行者空間拡充等に向け空間を見直し	●都心部	22
㋑ 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歩行環境改善に向けて道路空間の使い方を見直し	●全市域	23
㋒ 必要な場所では、道路の機能強化や新規整備を実施	●全市域	24

楽しい賑わいのあるみちへ

協力しながら新しい道路空間を創出していきます。



将来

■安心・安全な街区づくり

2 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ある道路空間を創出します。

㋐ 区画道路の空間を見直し　●全市域　26

幹線道路の役割の明確化と空間配分の見直し

施策展開の全体方針

☆ 自動車交通ネットワークの考え方

環状方向道路、放射状道路から構成される幹線道路（広域・大量の自動車交通を処理する道路）のネットワーク機能を確保します。その上で、都心部では、これまでのネットワークを見直し、通過交通の適切な迂回誘導を行いながら、都心環状道路、都心アクセス道路、多機能道路の３段階に整理します。

表 4-1-1 都心部の自動車交通機能の整理

区　分	考　え　方
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化するとともに、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。

☆ 幹線道路の空間配分見直しの考え方

都心部において、賑わいや憩いの創出の観点から車線減等により空間を生み出します。この生み出された空間は、歩行者だけでなく、公共交通もしくは自転車のための空間としても再配分します。

なお、再配分の実施にあたっては、地域、関係者の意向も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取り入れ、渋滞など周辺交通への影響の緩和、歩行者や自転車の安全対策を講ずるとともに、防災、物流、沿道施設へのアクセス等の必要な機能を適切に確保します。

また、都心部以外の道路も含め、必要な交通処理機能は確保しつつ、自転車や公共交通の利用促進や歩行環境改善に向け、道路空間の使い方を見直します。

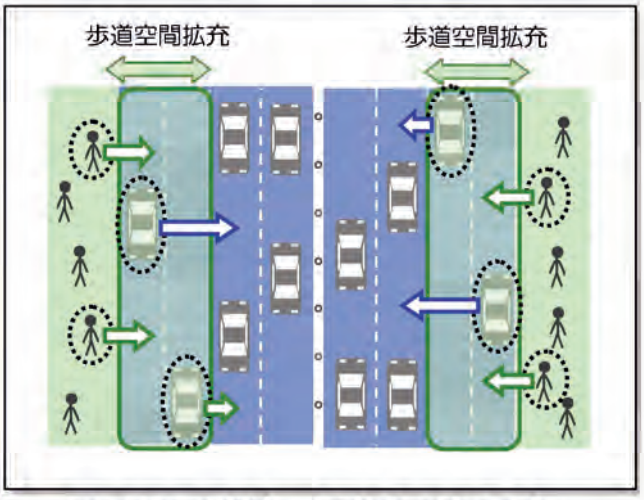


図 4-1-1 車線減による空間配分の見直し



図 4-1-2 使い方の見直しによる空間配分の見直し

（防災機能の確保）

災害時に緊急車両が円滑に通行でき、避難路としても適切な機能が確保できるように配慮し、道路空間配分の見直しを実施します。

また、特にターミナル駅の周辺において新たに生み出される歩行者空間等の整備にあたっては、防災関連計画との整合を図りながら、来訪者等の一時退避のための空間や動線の確保などについても検討します。



※　旭川市・平和通買物公園（歩行者専用道路で、中央部は緊急車両が通行可能な空間となっている。）
出典：google map

図 4-1-3 緊急車両通行確保のイメージ

（物流機能及びアクセス機能の確保）

再配分の実施にあたっては、専用空間の整備や時間帯別の使い分けなどにより、荷捌き機能を確保するとともに、沿道施設への必要なアクセス機能を確保します

路上荷捌駐車場



（東京都渋谷区）

荷捌きパーキングメーター



（札幌市）

図 4-1-4 物流機能確保のイメージ

〔期待される効果〕

- 都心部において、新たに大規模な歩行者空間が生み出され、まちに賑わいが創出されます。
- バスや自転車の走行環境が向上することで、利用促進が図られるとともに、安全・安心に歩ける歩行空間が形成されます。

具体的な展開内容

施策ア： 歩行者空間拡充等に向け空間を見直し≪都心部≫

◆賑わい交流軸の形成

みちまちづくりの最も象徴的な取り組みとして、多機能道路の一部の路線・区間を「賑わい交流軸」と位置づけ、賑わいや憩いの空間を形成します。

「賑わい交流軸」の形成にあたっては、車線減等による歩行者空間の拡大等とあわせ、都市再生特別措置法による道路占用の特例制度等を活用することにより、歩行者空間を沿道店舗等が利活用できる環境を整えるとともに、街路樹等の緑の拡充や休憩施設を設置、魅力的な景観の創出など、地域と連携して賑わいや憩いの空間の創出を図ります。また、歩行者と自転車の交錯の危険性に配慮した安心・安全な空間にします。

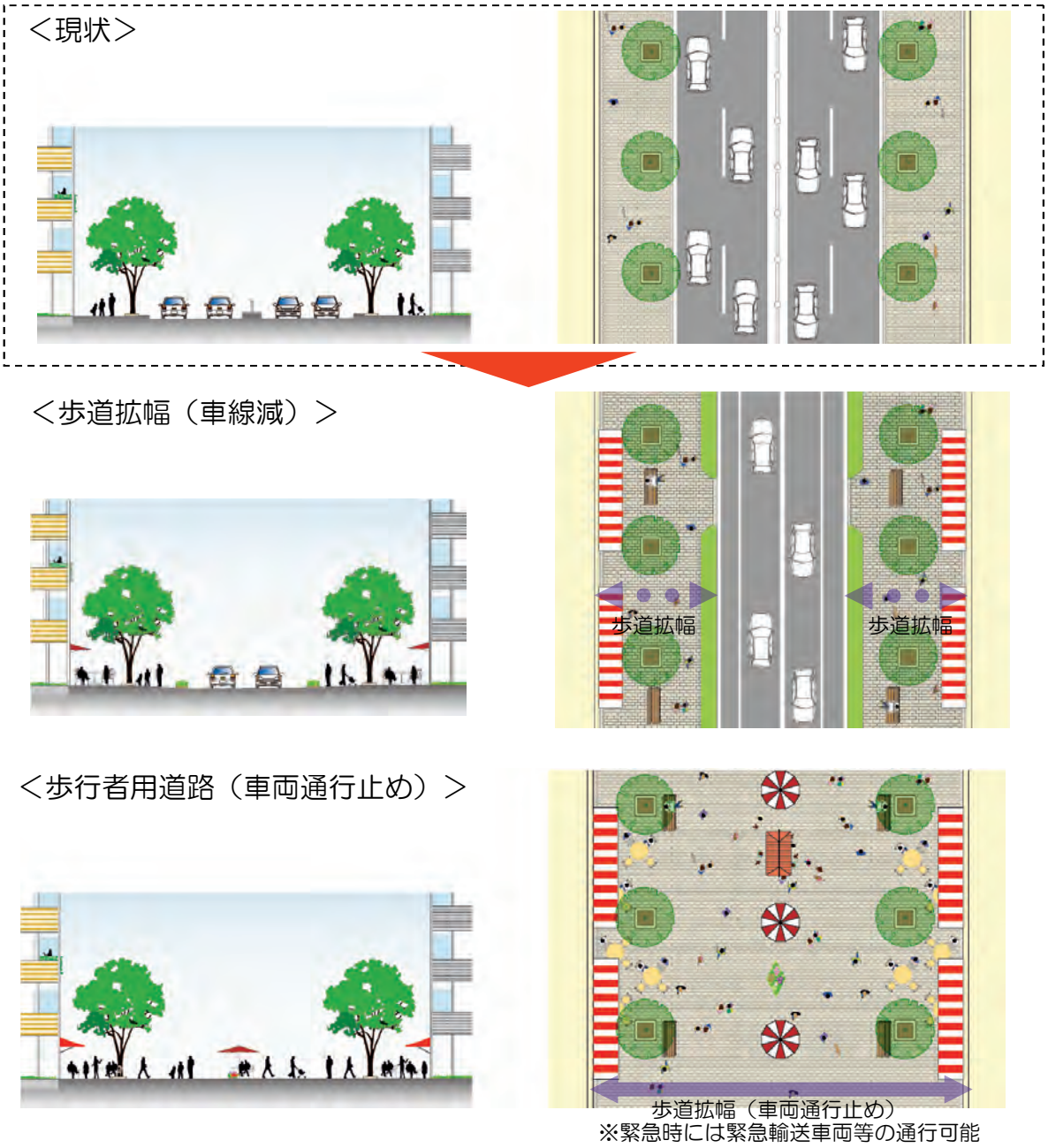


図 4-1-5 賑わい交流軸の形成のイメージ

施策イ： 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歩行環境改善に向けて道路空間の使い方を見直し≪全市域≫

◆自転車走行空間の確保

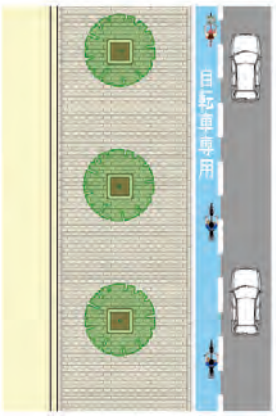
自転車の適正な走行に向けて、関係機関と連携を図りながら、さまざまな啓発を行うとともに、道路幅員や交通実態を勘案し、必要に応じて、走行空間を確保します。

走行空間の確保については、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ます。また、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。

＜一車線道路＞



（自転車レーン）



（路面表示）





（バスレーン内の路面表示）



（自転車道）

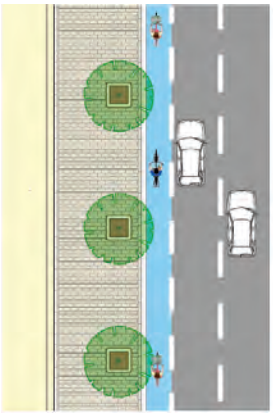


図 4-1-6 自転車走行空間のイメージ

◆路面公共交通等の走行環境の改善

バスをはじめとする路面公共交通等の定時走行が確保されるように、さまざまな啓発や路面表示等、走行環境の改善方策を検討します。

◆歩行環境の改善

歩行者が安心・安全に歩くことができるように、必要に応じて歩行環境の改善を実施します。

施策ウ： 必要な場所では、道路の機能強化や新規整備を実施≪全市域≫

◆都心部周辺道路の迂回機能の強化

都心部の空間再配分を行うエリアに向かう幹線道路において、当該エリアを目的地としていない自動車交通を、さまざまな手段により迂回誘導することで、自動車交通の整流化を図ります。

また、迂回誘導により影響を受ける交差点は、交差点改良を実施するなど迂回機能を強化します。

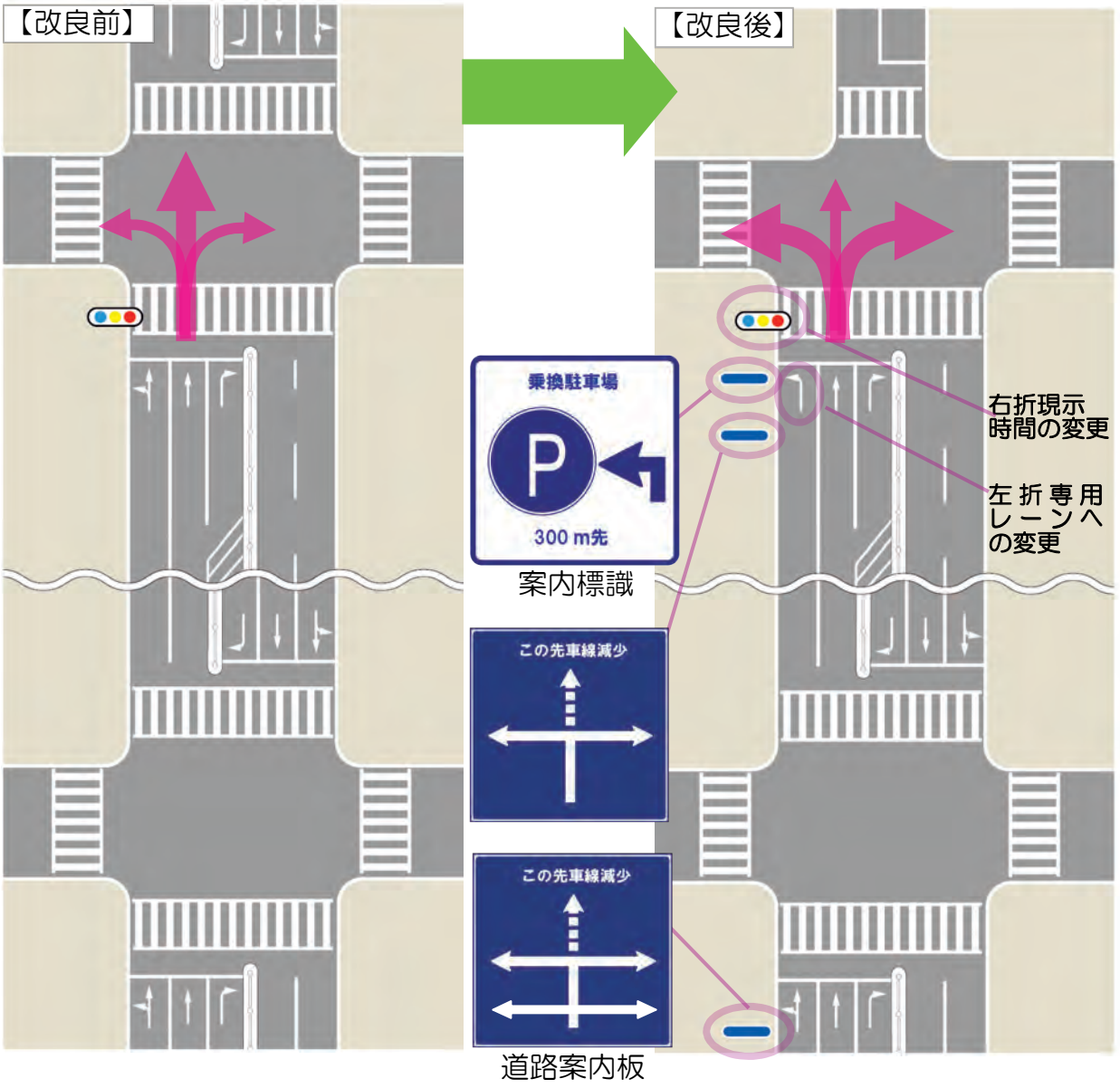


図 4-1-7 通過交通の誘導・交差点改良による迂回機能強化のイメージ

◆整備プログラムに基づいた道路整備

都市計画道路整備プログラムを見直しながら、必要な道路の新規整備を進めます。

地域の特色を活かした道路空間の創出

施策展開の全体方針

☆区画道路の空間の見直しの考え方

自動車交通ネットワーク機能が主体である幹線道路に対し、地域の個々の建物、住宅等へのアクセス機能が主体である区画道路については、そのアクセス機能に配慮した上で、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実施します。また、その際には、役割分担や負担等のあり方を明確にしつつ、地域と行政が連携しながら推進します。

（人が主役の空間）

地域分類	空間見直しの実施方針
都心部・拠点駅そば	車道の削減や歩行者と自転車、自動車との空間の共有化などにより、歩行環境を改善し、歩行者の回遊性を高めるとともに、歩道をオープンカフェや青空市等で活用できる環境を整えることにより、賑わいを創出します。
全市域	地域と連携して通過交通の流入や速度を抑制するとともに、自転車の適正な利用を促進し、安心・安全な空間を形成します。

（アクセスへの配慮）

時間帯別に道路空間を使い分けることなどによって、荷捌き等の業務機能や住宅等への必要なアクセスを確保します。

＜時間帯別の荷捌き駐停車許可＞



＜時間帯別の交通規制＞



出典：東京都世田谷区 HP

図 4-1-8 時間帯別の道路空間使い分けの例

（地域と連携した空間配分の見直し）



出典：元町ショッピングストリート HP





出典：生活道路のゾーン対策マニュアル

図 4-1-9 地域まちづくりと連携した区画道路の見直しイメージ

〔期待される効果〕

- 地域と連携して、自動車のための空間から、回遊、賑わいのための空間や地域の人々が安全に集える空間が創出されます。
- 住居や身近な店舗・施設の周辺の道路が安心・安全な空間となり、日常のコミュニケーションや散策、ジョギング等の健康づくりが行われます。

具体的な展開内容

施策ア： 区画道路の空間を見直し≪全市域≫

◆賑わいある街区づくり

商業施設等が集積している一定のエリアにおいて、歩行者空間の拡大や都市再生特別措置法による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、沿道での路上駐車の抑制、沿道駐車場の用途転換、自転車駐車場の確保など、さまざまな施策を組み合わせて展開していきます。

＜商業集積地区型＞

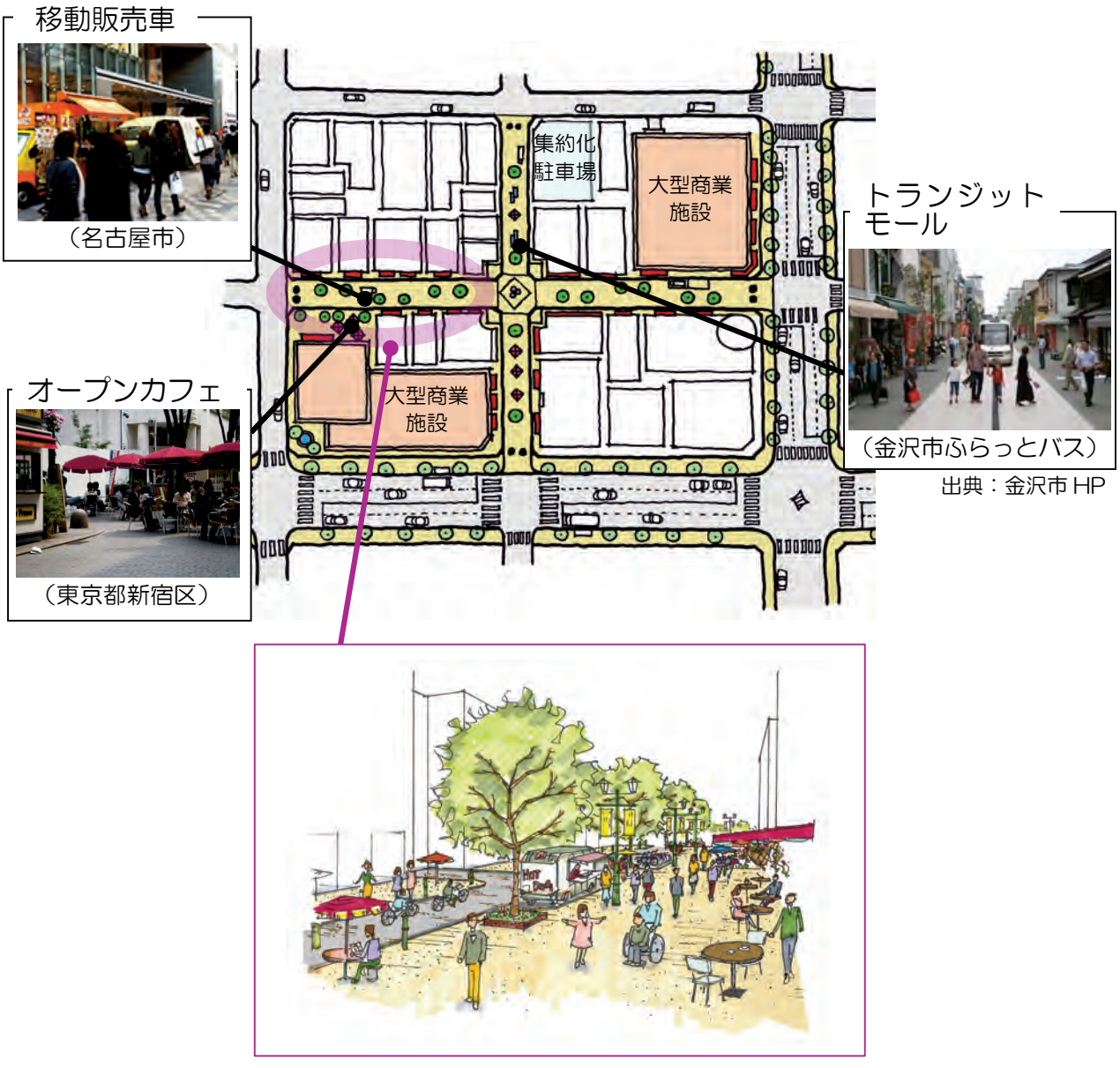
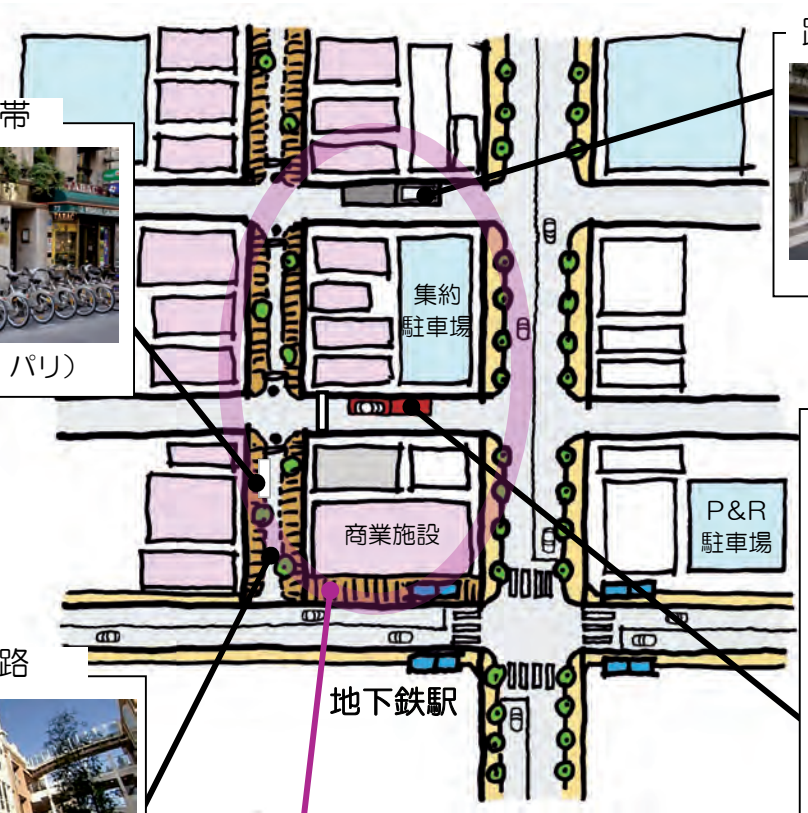


図 4-1-10 商業集積地区の空間見直しのイメージ

＜駅周辺型＞



自転車駐車帯



（フランス・パリ）

路上荷捌駐車場



（東京都渋谷区）

出典：東京都資料

K&R 空間





（横浜市）

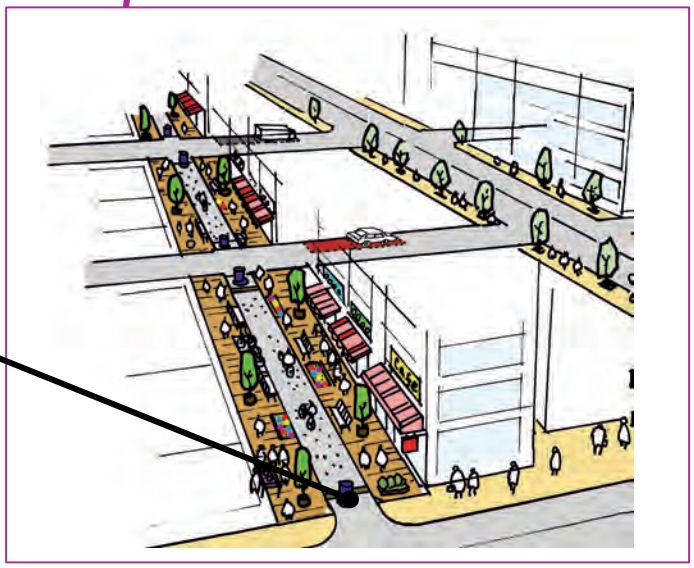
出典：横浜市青葉区 HP

歩行者用道路



（高松市）

出典：国土交通省資料



自動車流入抑制



（フランス・ナント）

出典：都市と交通
（通巻 72 号）

図 4-1-11 駅周辺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 **着手**

生活空間においては、地域の状況に応じて、ゾーン３０等の取り組みとあわせ、歩行空間と自動車の走行空間の分離などを実施することにより、地域住民が安心して生活できる暮らしの安全を守る街区を創ります。

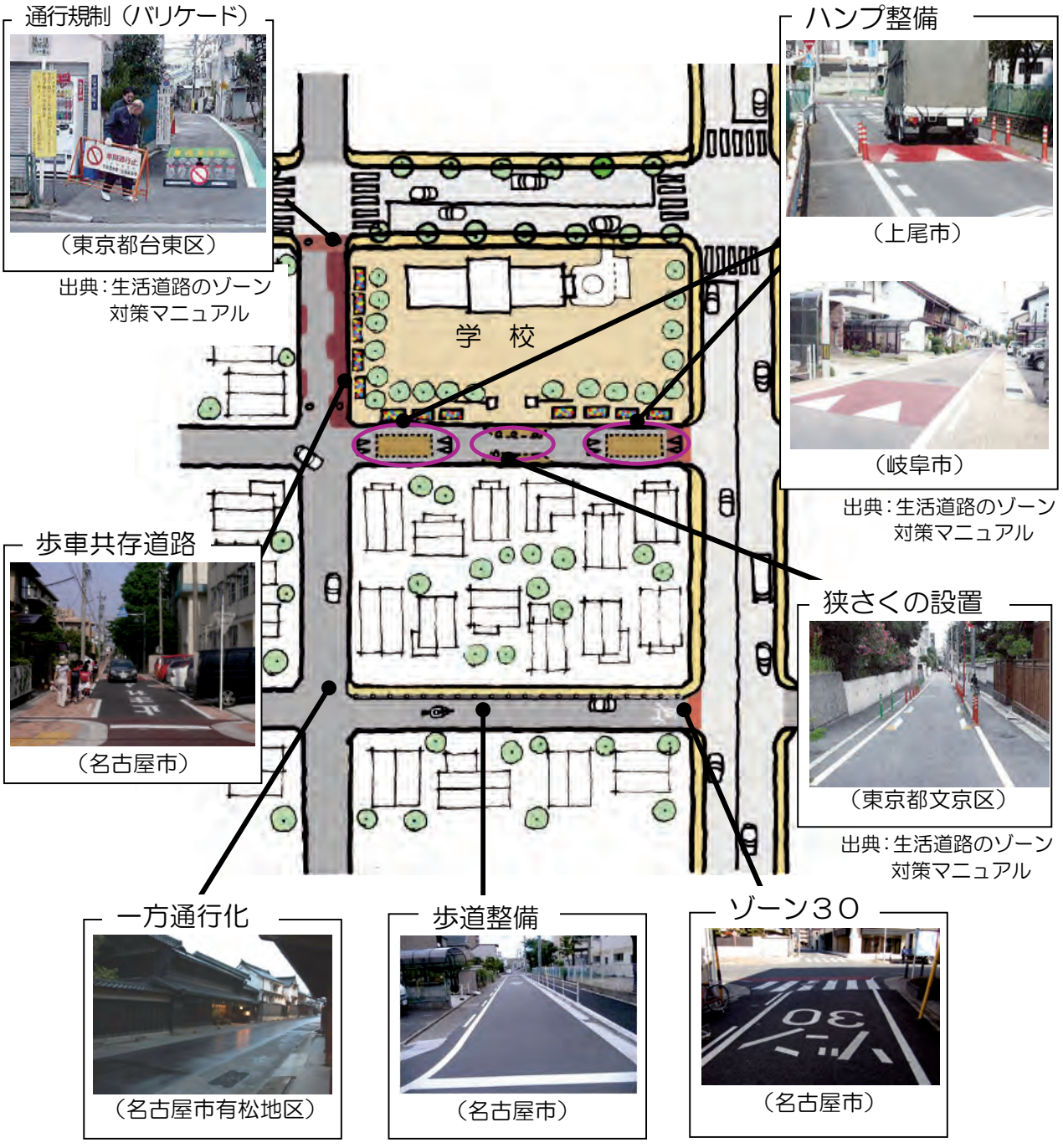


図 4-1-12 生活空間の見直し手法のイメージ

駐車場のあり方を見直して



現状

- 都心部では、駐車場供給量が駐車需要を大きく上回っています。
- 都心部に駐車場が数多く散在し、歩行者との錯綜や街並みの分断が起きています。

将来 自動車のための空間を、賑わいの空間へ。街並みの



1 駐車場の集約化と新規整備の抑制

駐車場を新規に整備するのではなく、既存の駐車場を活用することにより、賑わいを創出する地区での自動車利用環境を見直します。

㋐ 駐車場の集約化とその駐車場における利用の平準化　●都心部 ●拠点駅そば 35
㋑ 駐車場の整備を抑制　●都心部 ●拠点駅そば 37

自動車が入り過ぎない都心部へ



分断が解消され、安心して集える都心部になっています。



2 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促進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。

㋐ 柔軟なパークアンドライドを推進 ●拠点駅そば ●生活圏 39

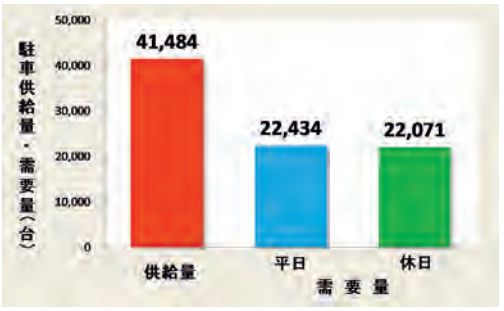
㋑ 駐車場の乗換機能を強化 ●都心部 40

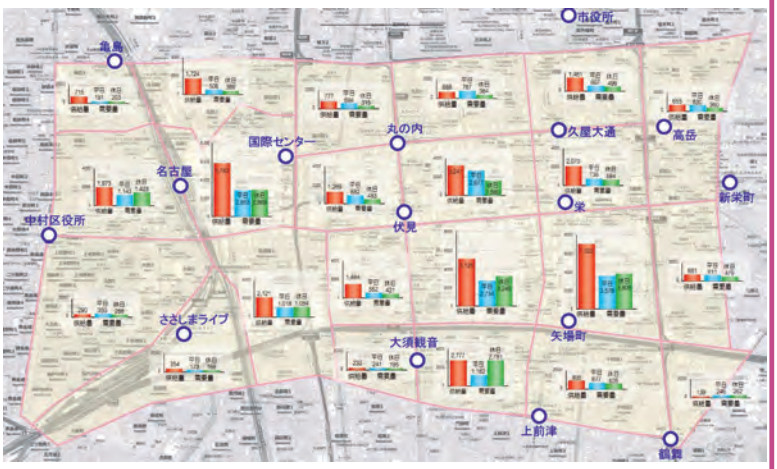
駐車場の集約化と新規整備の抑制

施策展開の全体方針

☆駐車場の集約化と新規整備抑制の考え方

自動車が入り過ぎない都心部を目指し、多くの駐車場が整備されている地区では、個々の新規の駐車場を整備するのではなく、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、供給過多の駐車場を適正な規模に誘導していきます。また、将来的には、権利者や駐車場利用者等の意向をふまえながら、現在の駐車場整備地区を見直し、駐車場の整備を抑制する地区の指定を目指します。これらにより安全・快適な歩行環境と賑わい施設が連続した街並みが形成されます。





※供給量：平成19年11月26日(月)から12月３日(月)の期間に現地目視調査により把握した時間貸しおよび月極・時間貸し併用の駐車場の収容台数合計

※需要量：平成19年11月25日(日)及び27日(火)に巡回目視調査により把握した駐車需要ピーク時（平日・休日とも14時）の前後１時間程度における地区内全時間貸し駐車場の利用台数および路上駐車（合法・違法別）の合計台数

図 4-2-1 都心部駐車場需給量

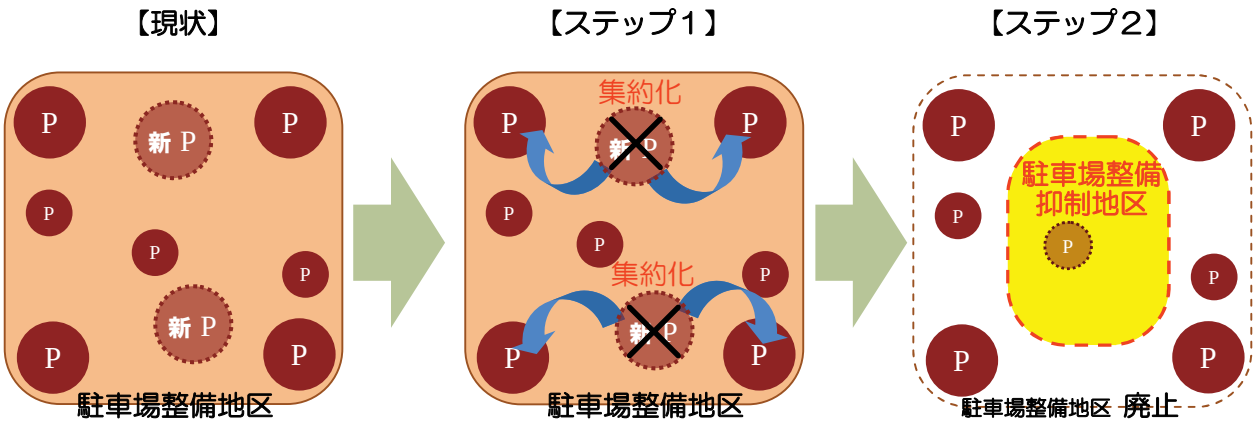
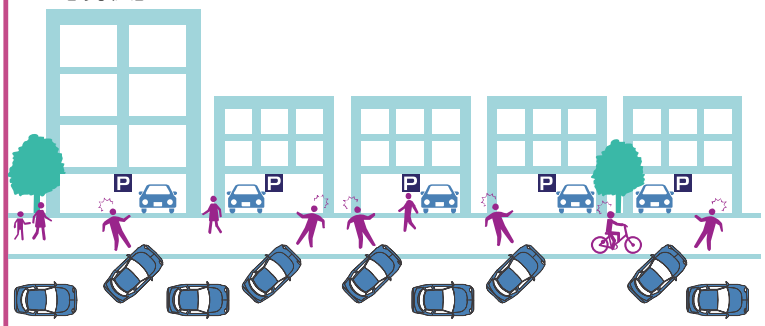


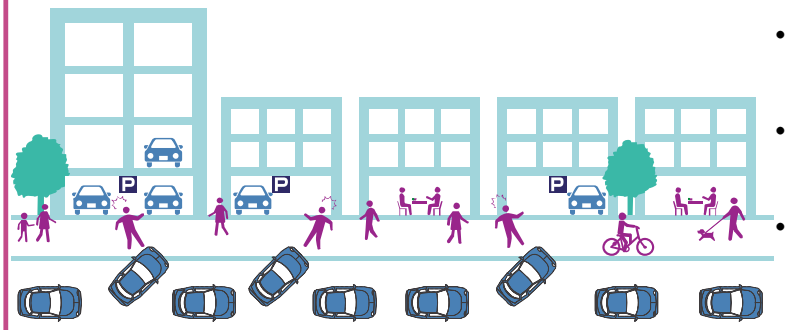
図 4-2-2 駐車場整備抑制を目指した段階的な取り組み方

【現状】



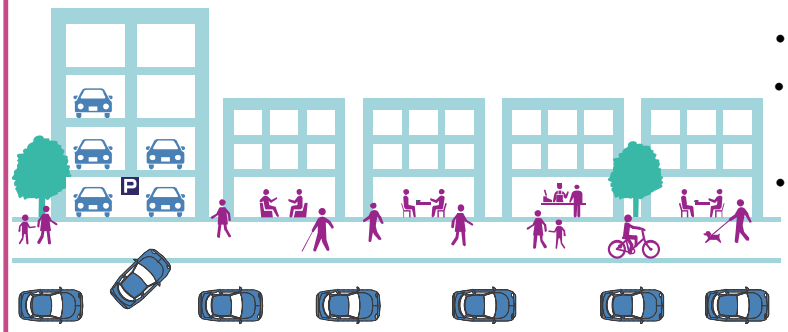
・個々の建物の敷地内に駐車場設置義務あり
・人と車の動線が交錯し、安心して歩けない
・店舗等の連続性が分断されている

【駐車場を集約化】



・駐車場設置場所が選択可能に（施設内または離れた場所）
・人と車の動線の交錯が減り、歩行の安全性・快適性が向上
・街並みの連続性が向上

【駐車場の整備を抑制】



・特定地区内で駐車場整備を抑制
・基本的に人と車の動線が分離し、安心して歩くことができる
・店舗等が連続した街並みになる

図 4-2-3 段階的な取り組みによる改善イメージ

表 4-2-1 駐車場整備抑制地区（仮称）の考え方のイメージ

	駐車場整備地区	駐車場整備抑制地区（仮称）
目　的	新規建築により発生する自動車需要に対して、受け皿である駐車場を整備することで対応	新規建築により発生する自動車需要を公共交通に転換することで対応
手　法	駐車場整備の義務付け	公共交通、歩行者環境向上のための費用の分担
附置義務以外の駐車場への対応	現状は、特になし	整備抑制対象として取り扱い

☆駐車場利用の平準化の考え方

特約サービスにより特定の駐車場に集中するこれまでの駐車場利用から、エリア全体での平準化した駐車場利用へ転換します。



図 4-2-4 駐車場利用の平準化のイメージ

〔期待される効果〕

- 新たな駐車場の立地が抑制され、土地の有効活用が図られることにより、賑わいの連続性が創出されます。
- 既存駐車場の有効活用と利用の平準化により、駐車場の待ち行列やうろつき交通が減少し、安全な交通環境が形成されます。

具体的な展開内容

施策ア：駐車場の集約化とその駐車場における利用の平準化≪都心部、拠点駅そば≫

◆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利用促進策実施事業者に対する緩和等、地域の実情にあ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など各種制度を見直します。その際には、既存の駐車場の取り扱いについてもあわせて検討します。

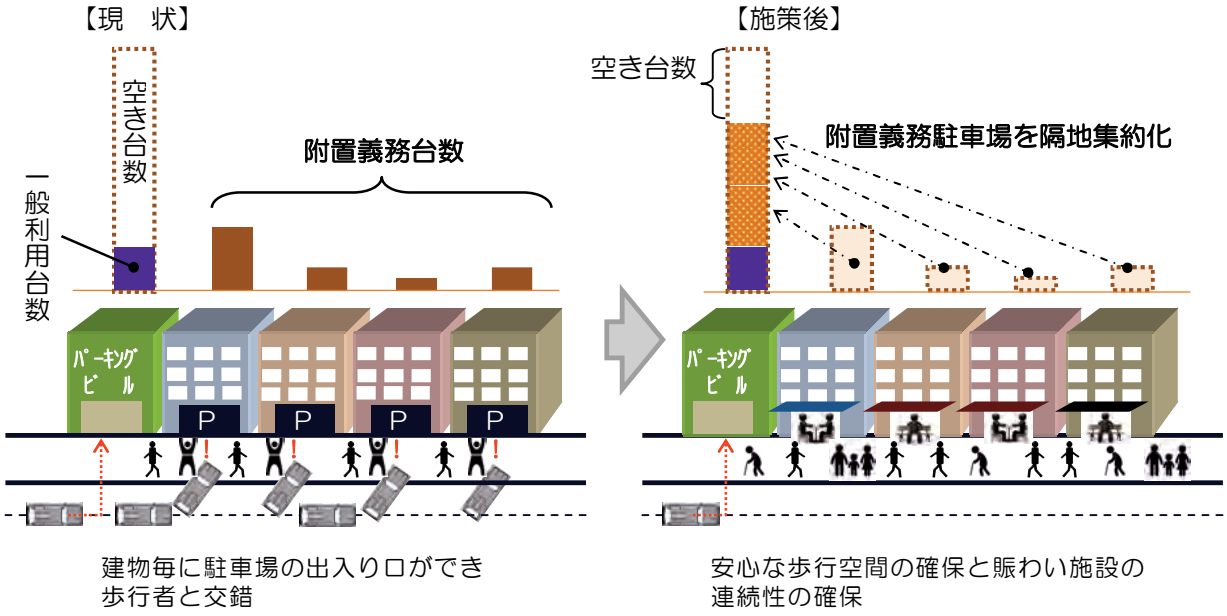


図 4-2-5 隔地・集約駐車場の考え方

＜参考＞ 京都市の駐車場整備制度の見直し事例

①駐車場条例

◎自動車利用の抑制を図る施策

- 駐車場整備地区における隔地制度の緩和
- 公共交通利用促進策に対する新たな附置義務台数引き下げ

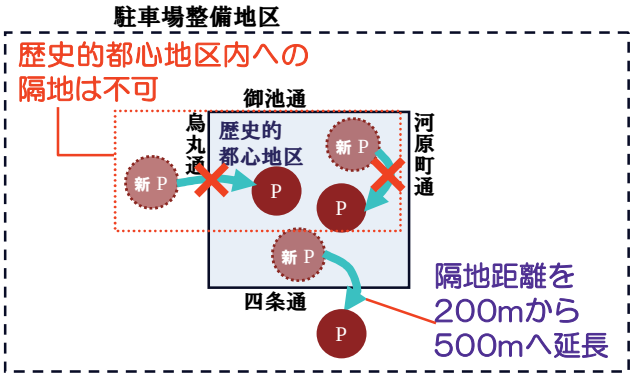


図 4-2-6 隔地制度緩和の考え方

②大規模小売店舗立地法

都市部の大規模小売店舗の必要駐車台数を引き下げ

市内130駅の500m圏で附置義務を緩和
【公共交通利用促進策（適用条件）】
- 割引サービスや特典の付与
- 運賃の補助
- 商品配送サービス　など

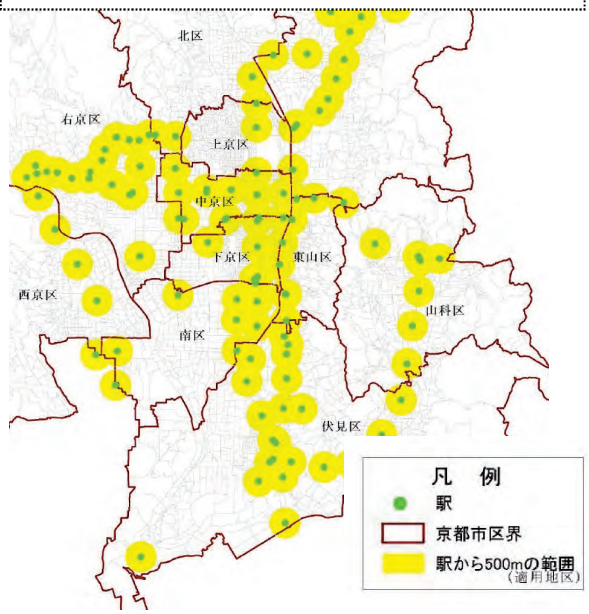


図 4-2-7 公共交通利用促進策による附置義務緩和地区

◆都市計画駐車場の新たな利活用

附置義務駐車場の集約先としての利用を可能にすることなど、都市計画駐車場の役割を見直すとともに、自動二輪車駐車場の確保、ＥＶ充電施設整備、カーシェアリングスペースの設置など、まちづくりにおいて求められる機能の拡充・促進を図ります。



図 4-2-8 EV充電施設
（東京・丸ビル地下駐車場）

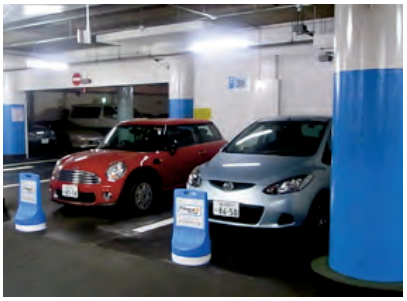


図 4-2-9 カーシェアリング
（東京・日比谷公園駐車場）



図 4-2-10 自動 2 輪専用空間
（東京・秋葉原 UDX 駐車場）

◆共通駐車券制度の導入誘導

都心部において、都市計画駐車場などの大規模駐車場や商業施設と連携し、特定の駐車場と商業施設との間で行われている特約サービスについて、共通駐車券の導入により、エリア内の駐車場で受けられるように誘導します。
また、将来的には、都心部だけでなく、パークアンドライド駐車場との連携も促進します。

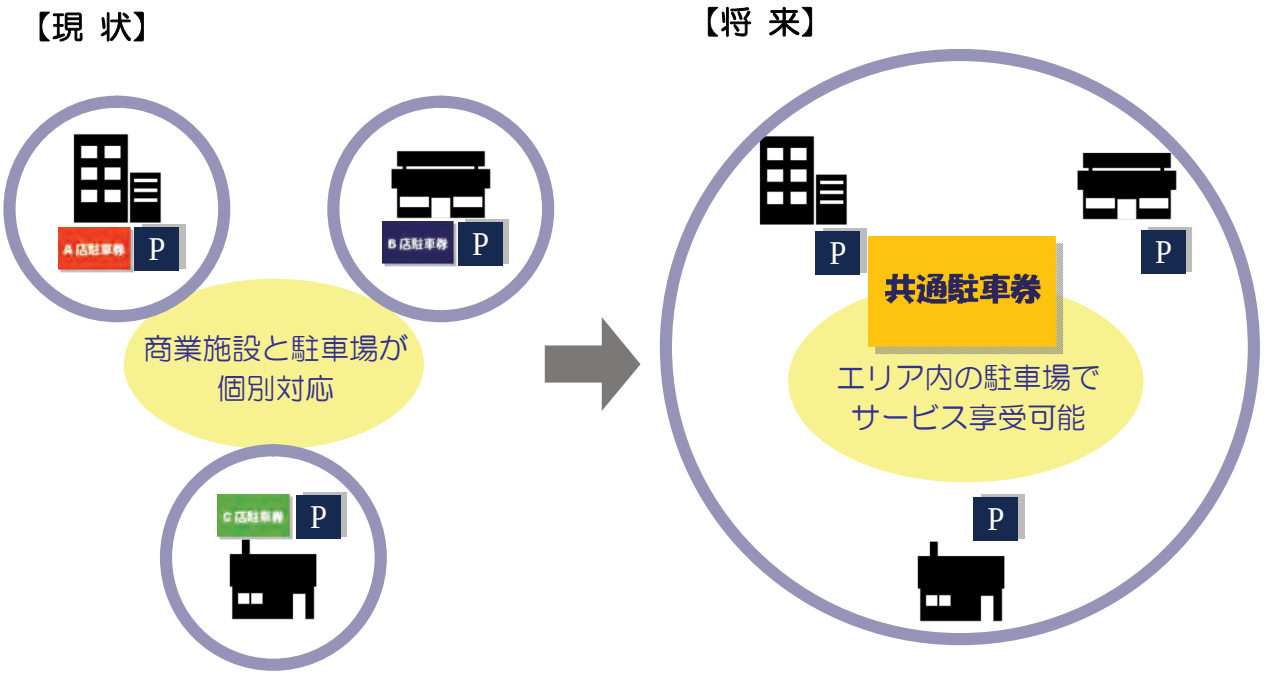


図 4-2-11 共通駐車券の考え方

施策イ：駐車場の整備を抑制≪都心部、拠点駅そば≫

◆駐車場整備地区の見直しと「駐車場整備抑制地区（仮称）」の指定

現在の駐車場整備地区の見直しを検討するとともに、賑わいと回遊性の創出を目指すエリアにおいては、権利者や駐車場利用者等の意向をふまえながら、公共交通によるアクセスを基本とした「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。

◆小規模駐車場等に対する設置基準等の創設

都心部において、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ついて、権利者や駐車場利用者等の意向をふまえながら、緑化などの社会貢献機能の付加や安全性確保などに関する設置基準を設けることを検討し、その創設を目指します。この他にも、建替までの間の土地が駐車場として一時的に利用されることなく、当該土地が駐車場以外の用途に利用される仕組みを検討します。

参考事例：鎌倉市特定土地利用における手続及び基準等に関する条例

コインパーキングの設置に係る、出入口の基準、排水施設の設置、夜間照明の設置、修景等について、協議を義務付け



図 4-2-12 社会貢献機能の事例

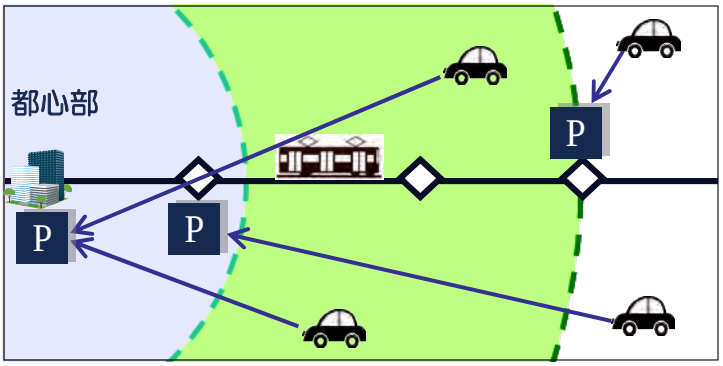
自動車から公共交通への乗り換え促進

施策展開の全体方針

☆乗換促進の考え方

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促進し、都心部に流入する自動車を公共交通に転換します。また、都心部に流入してきた自動車については、一定の条件を満たす駐車場とちょい乗りシステム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。

現　状

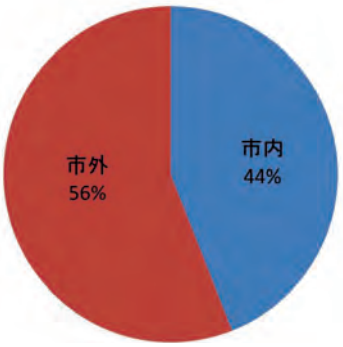


二環の外側ではパークアンドライドを促進しているが、その内側では自動車が都心部に流入

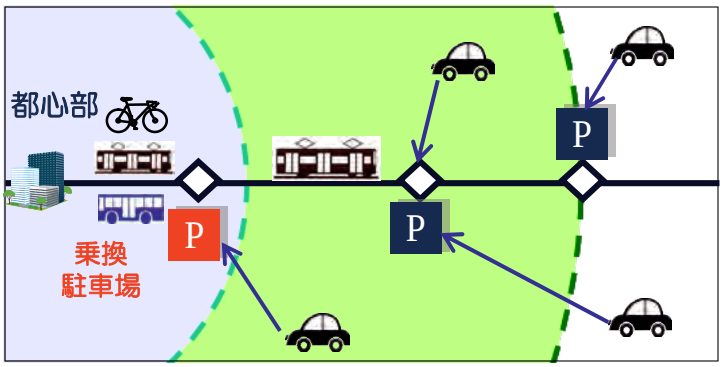
（参考資料）

都心部流入自動車交通の発生方面別内訳

市域内の自動車交通も40%以上を占めています。



将　来



二環の内側でもパークアンドライドを促進し、さらに駐車場の乗換機能を強化し、都心部への自動車流入を抑制

図 4-2-13 乗り換え促進のイメージ

〔期待される効果〕

・自動車から公共交通への乗り換えがしやすくなり、公共交通の利用が促進されます。

具体的な展開内容

施策ア：柔軟なパークアンドライドを推進≪拠点駅そば、生活圏≫

◆パークアンドライド促進エリアの拡大

これまでの環状２号線の外側を対象としたパークアンドライドだけではなく、その内側も対象として、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てパークアンドライドを推進します。

都心部から概ね7kmより遠いところでは、所要時間と費用を時間換算したものをあわせて比較すると、自動車だけで移動するよりもパークアンドライドの方が短くなります。

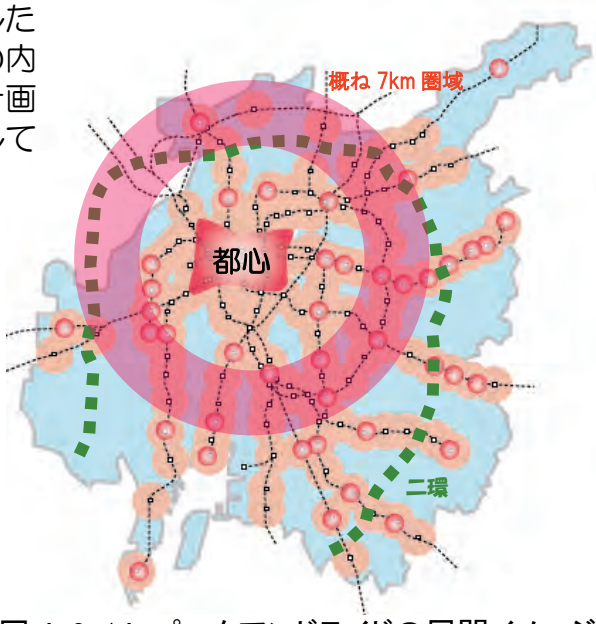


図 4-2-14 パークアンドライドの展開イメージ

◆郊外方向へのパークアンドライドの促進

公共交通と連携したカーシェアリングの使い方を広めることで、都心部から郊外方向への公共交通利用も促進します。

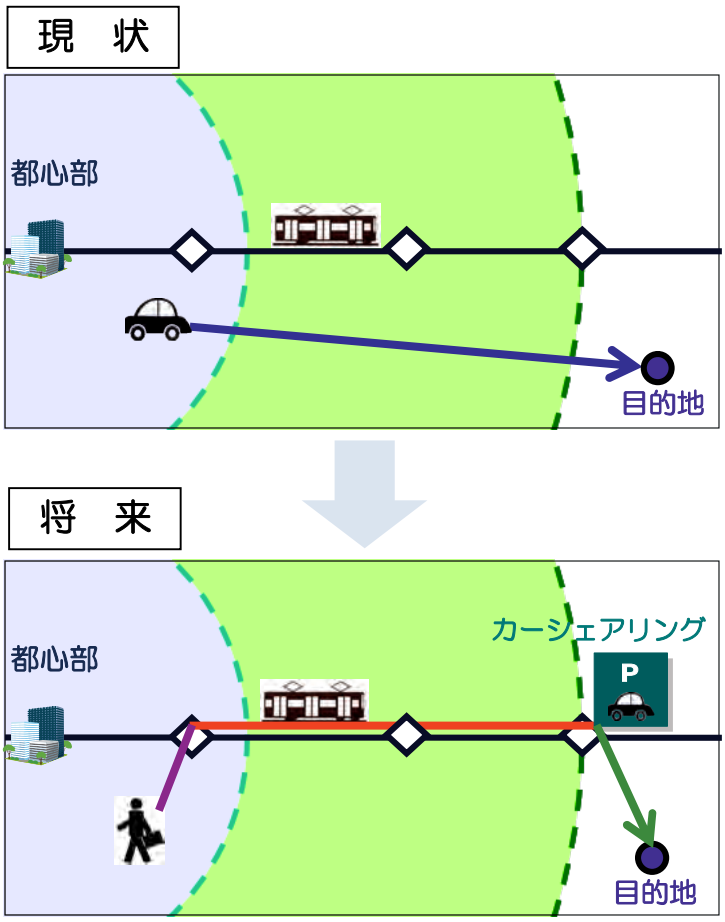
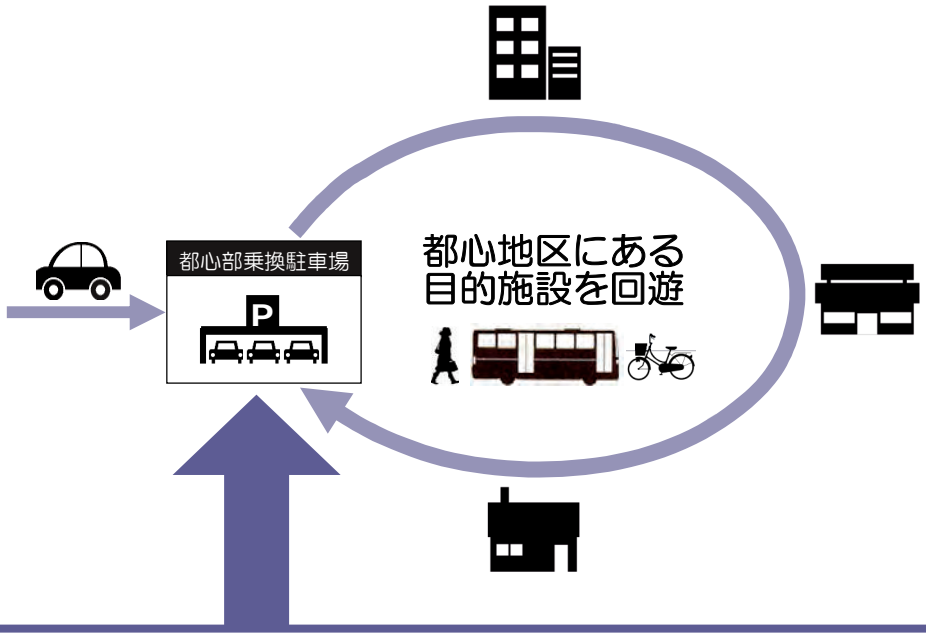


図 4-2-15 郊外方向へのパークアンドライドのイメージ

施策イ：駐車場の乗換機能を強化≪都心部≫

◆都心部乗換駐車場の位置づけと機能拡充

一定の条件を満たす大規模駐車場を都心部乗換駐車場として位置づけ、ちょい乗りシステム（ちょい乗りバス、コミュニティサイクル等）との結節機能やまちの案内などのサービス機能を拡充することにより、自動車から徒歩や他の交通手段への転換を図ります。



（都心部乗換駐車場の条件）

- 都市計画駐車場等、大規模で恒久的な駐車場である。
- 幹線道路に面してアクセス性が良い。
- 必要なサービス機能を有している。

（サービス機能の例）



①まちの情報案内：高山市・白川村の事例
出典：高山市 HP



②公共交通との乗継情報の案内：せんちゅうパル（豊中市）バスのりばの事例
出典：ケイ・オプティコム HP





③共通駐車券：宇都宮市中心商店街の事例
出典：宇都宮商工会議所 HP



④手荷物搬送サービス（駐車場内）：秋葉原 UDX の事例
出典：秋葉原 UDX 駐車場 HP

図 4-2-16 都心部乗換駐車場の考え方

移動手段の選択肢を増やし、

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



■ LRT

現状

- 高齢化が進む中、マイカーに頼らなくても移動できる環境整備が求められています。
- ガイドウェイバスやリニモなど、先進的な交通手段の導入に取り組んできています。

将来



四間道・円頓寺の歴史の町並み



■ 路線バス



名古屋駅周辺の高層ビル群



■ 地下鉄



納屋橋

1　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。

㋐ 都市の魅力を向上させるＬＲＴ又はＢＲＴの導入検討	●都心部	45
㋑ 歩行者の回遊を向上・支援するちょい乗りシステム（ちょい乗りバス、コミュニティサイクル等）の導入に向けた環境整備	●都心部 ●拠点駅そば	46

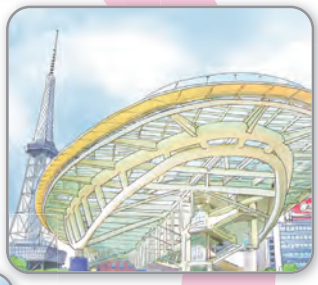
快適に楽しく移動できるまちへ

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。

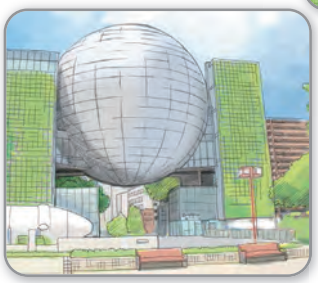


■ ちょい乗りバス

名古屋城・名城公園



オアシス 21・テレビ塔



名古屋市科学館・美術館



大須観音・大須商店街



■ コミュニティサイクル

2 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シームレスに移動できる環境を実現します。

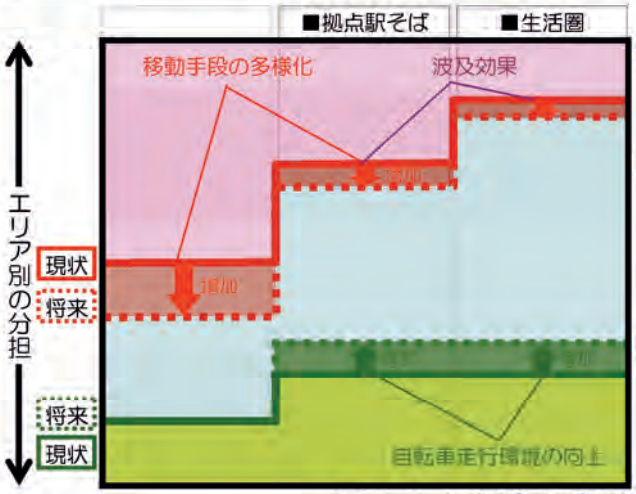
㋐	公共性の高い移動手段の利便性向上	●都心部 ●拠点駅そば 48
㋑	公共空間を積極的に活用した新しい移動手段の検証と普及促進	●都心部 ●拠点駅そば 48

新たな路面公共交通システムの導入

施策展開の全体方針

☆将来の交通分担の考え方

自動車交通が集中する都心部を中心に移動手段を多様化し、また、都心部以外では、バスや自転車の利用環境改善により、鉄道駅等へのアクセス利便性を高めることで、自動車から公共交通への転換を促進します。



公共交通：公共交通は、都心部の利便性を高めて、都心へ流入する自動車からの転換の受け皿とします。

自動車：自動車は、他の移動手段で移動が難しい場合の移動手段とします。

自転車：自転車は、走行空間を確保し利便性を高めるとともに安全に利用されるようルール、マナーなどの啓発を行います。都心部では個人所有から共有への転換により放置自転車を減らし、周辺部では駅などへのアクセスとして自動車からの転換の受け皿とする対策をあわせて行います。ただし、短距離の移動は減少させます。

図 4-3-1 将来の交通手段の分担イメージ

☆路面公共交通システム導入の考え方

上下移動が少なく、細やかなサービスを提供する新たな路面公共交通を充実することで、歩行者の回遊性やまちの賑わいを向上していきます。

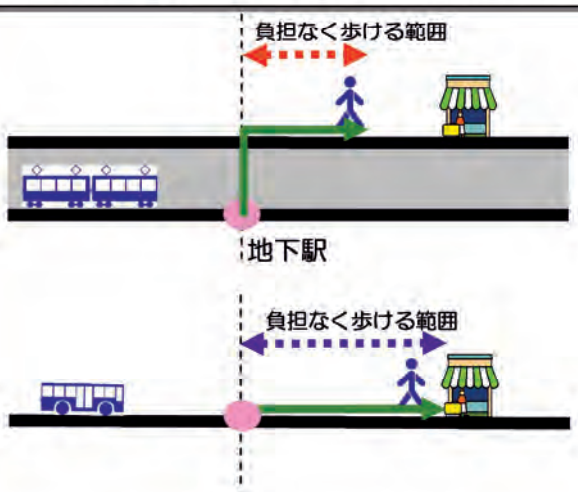


図 4-3-2 歩ける距離のイメージ

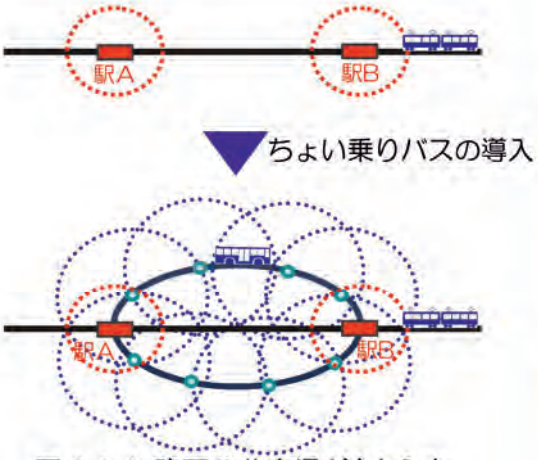


図 4-3-3 路面公共交通がもたらす回遊エリア拡大のイメージ

〔期待される効果〕

- 都心部を楽しみながら移動でき、まち全体が回遊性の高い空間になります。
- 既存の公共交通をさらに有効に活用でき、より多くの人が公共交通を快適に利用できるようになります。

具体的な展開内容

施策ア：都市の魅力を向上させるＬＲＴ又はＢＲＴの導入検討≪都心部≫

◆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を導入した場合の相乗効果など、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、既存公共交通との連携や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。



図 4-3-4 検討の考え方

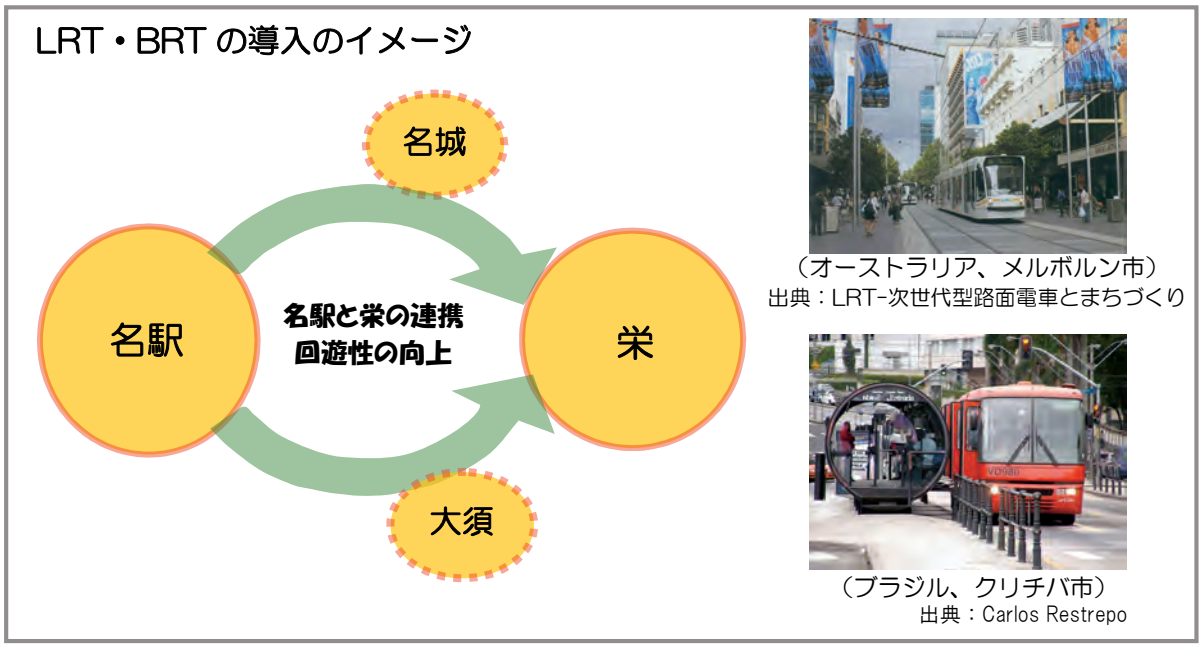


図 4-3-5 LRT・BRT の導入のイメージ

表 4-3-1 国内の導入・検討事例

分類	導入済・工事中	検討中・計画中
LRT	富山ライトレール　など	宇都宮市、熊本電鉄、京都市、札幌市　など
BRT	岐阜市、JR 大船渡線　など	新潟市、相模原市　など
トランジットモール	前橋市、金沢市、那覇市	松山市、長崎市、姫路市　など

施策イ：歩行者の回遊を向上・支援するちょい乗りシステム（ちょい乗りバス、コミュニティサイクル等）の導入に向けた環境整備≪都心部、拠点駅そば≫

◆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

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、来訪者、就業者等が気軽に“ちょい乗り”できるちょ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。

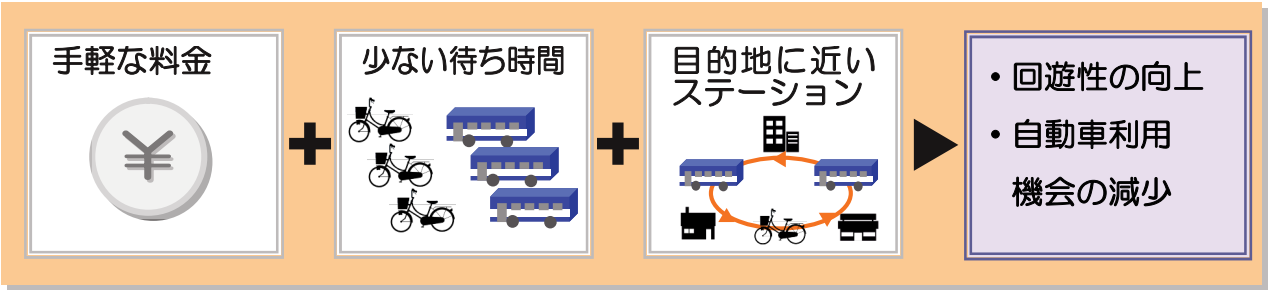


図 4-3-6 都心部におけるちょい乗りシステムの概念

ちょい乗りバス



名チャリ



課題や検討事項

- バス停やステーションの確保
- 事業採算性の確保
- 民間事業者、地域との連携
- 既存公共交通との連携　など

図 4-3-7 ちょい乗りバス、名チャリの課題・検討事項

さまざまな移動手段の導入と連携

施策展開の全体方針

☆導入・連携の考え方

今後のまちづくりにおいて位置付けが必要なさまざまな移動手段について、シェアリング等の新たな使い方とあわせ、本市の公共空間を積極的に活用した社会実験等を通して、効果や課題を整理し、位置付けを明確にします。

（位置付けが必要な移動手段）

表 4-3-2 各移動手段の区分とまちづくりにおける課題

区分	公共性が認められる	短距離の移動を支援する	環境にやさしい
対象	 タクシー・観光バス等	 超小型モビリティ等	 EV・PHV 等
まちづくりにおける課題	・総合交通体系の中での役割 ・利便性の向上	・まちの中での活用方策 ・利用環境	・普及促進

（新たな使い方）

1）乗り物のシェアリング

複数の人で乗り物を共同で使用します。

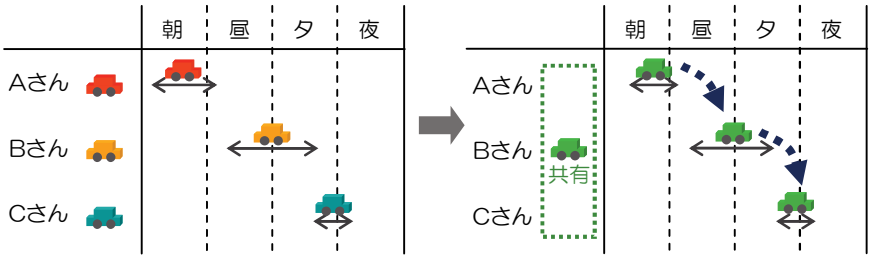


図 4-3-8 乗り物のシェアリングのイメージ

2）空間のシェアリング

限られた道路空間をシェアリングし、有効に活用します。

〔期待される効果〕

・既存交通と新たな移動手段が連携し、幅広い世代のさまざまなニーズに合った交通環境が形成されます。

具体的な展開内容

施策ア：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。

施策イ：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≫

◆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。



専用の駐車スペースが、路上パーキングメーターや商業ビルのエントランスなど各所に設置されており、民間会社（car2go）が運営を担当している。

図 4-3-9 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

モビリティ先進都市として、新しい移動手段の走行環境等の課題やまちづくりの中での活用方策について、社会実験等を通して検証します。



出典：横浜市中区 HP

図 4-3-10 横浜市超小型モビリティ社会実験
（ヨコハマモビリティ プロジェクトゼロ）



出典：Kenji Momota、ダイアモンド社

図 4-3-11 超小型モビリティ走行体験
（つくば市　セグウェイツアー）

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

現状

- 日常生活での自動車の利用割合が高く、短距離移動でも自動車が多く利用されています。
- 公共交通の利用促進や維持が、行政的な課題にとどまっています。

将来

- 公共交通の良さが理解され、公共交通をはじめ、さまざまな移動手段が適切に利用されています。
- 日常生活の中で、移動に関する情報を容易に入手できるようになっています。

1　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。

㋐ 市民意識への働きかけにより、交通エコライフを普及促進　●全市域　52

㋑ 現状の交通問題や将来のあるべき交通行動の可視化と大きな機運の醸成　●全市域　54

2　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。

㋐ まちと交通に関する情報の統合と一体的な提供を誘導　●全市域　57

対話による意識の転換

施策展開の全体方針

☆意識転換の考え方

個人の意識に働きかけるモビリティ・マネジメントを継続的に実施するとともに、カーフリーデーのような社会全体の大きな機運を創り出す取り組みを並行して展開することで、交通エコライフの定着やルール・マナーの浸透を図ります。

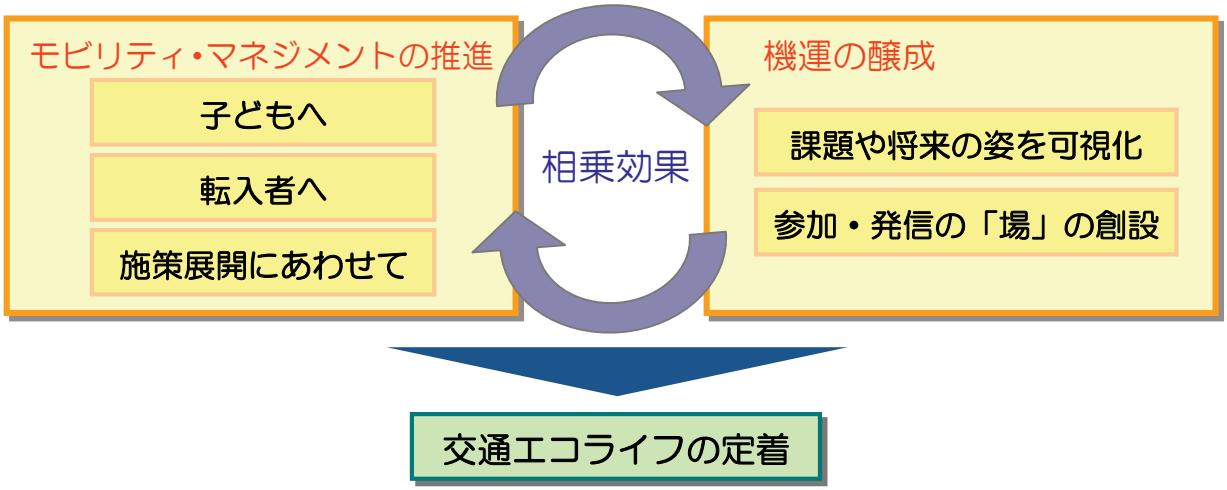


図 4-4-1 意識転換の進め方

（モビリティ・マネジメントの推進）

交通情報にあわせて、健康や安全等、公共交通の利用メリット等に関する情報を提供することで、一人ひとりの意識に働きかけるモビリティ・マネジメントを継続的に実施していきます。さらに、今後は、対象を絞ったモビリティ・マネジメントも実施します。

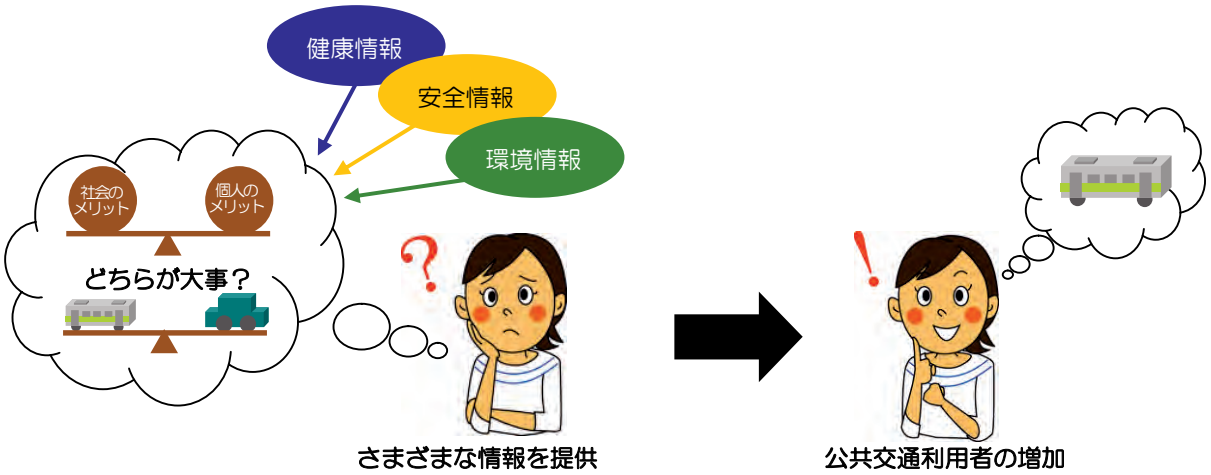
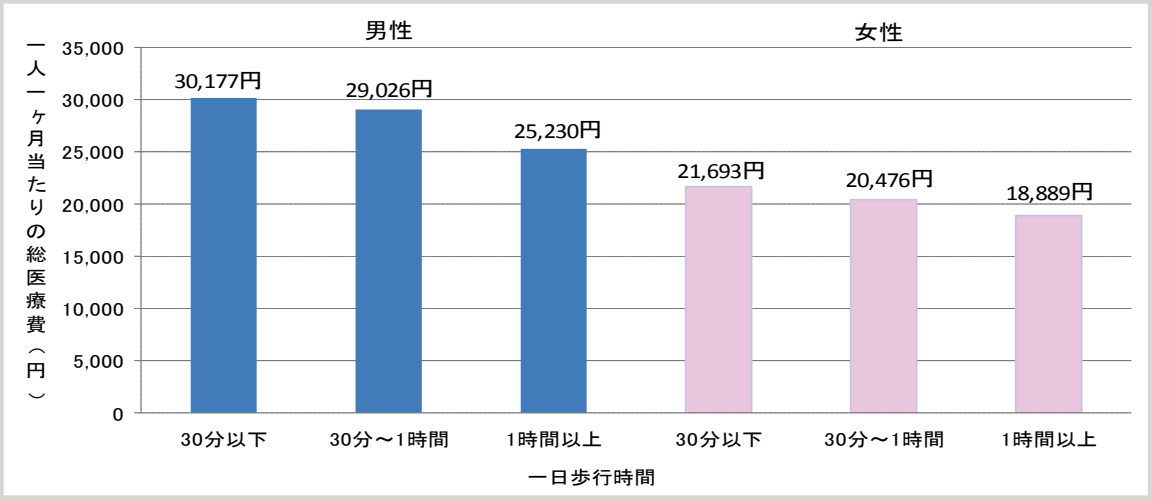


図 4-4-2 市民の意識に働きかけるモビリティ・マネジメント

＜参考＞情報提供の例 ： 交通と健康の関係



出典：大崎国保コホート研究９　年間追跡結果

図 4-4-3 歩行時間と医療費の相関

（機運の醸成）

多くの人々が参加や体験、発言や議論ができるさまざまな場を創り、現状の交通問題や将来の交通行動を示し、確認することで、「まちと交通」に関心を持ってもらい、行動転換に結び付く機運を醸成します。

交通問題を考えてもらう「場づくり」のひとつに「カーフリーデー」があります。発祥地ラ・ロシェル（フランス）で1997年に開催されて以来、2011年現在では世界の2,268の都市で開催されています。2007年以来、日本でも開催する都市が増えています。



図 4-4-4 カーフリーデー開催状況

〔期待される効果〕

公共交通の必要性を実感し、公共交通を大切にするライフスタイルが市民に浸透します。

具体的な展開内容

施策ア：市民意識への働きかけにより、交通エコライフを普及促進≪全市域≫

◆モビリティ・マネジメントの推進

・ 子どもへの働き掛け

公共交通の役割を学んでもらうことで、公共交通に対して興味を持ってもらうとともに、必要性を理解してもらいます。また、家庭内での対話を促し、家族で公共交通を大切にする意識の共有を図ります。

小学生対象の「バスの乗り方教室」（浜松市）



出典：浜松市 HP

「親子 1DayTrip チャレンジャー」（富士市）



出典：富士市 HP

図 4-4-5 子どもを対象としたモビリティ・マネジメントの例

・ 転入者へのモビリティ・マネジメント

移動手段が確立していない転入者を対象に、区役所での転入手続きの際に、公共交通の利用促進につながる情報を提供することで、自発的な交通行動の転換を促します。



暮らしの便利帳



公共交通利用促進情報

■提供情報のイメージ

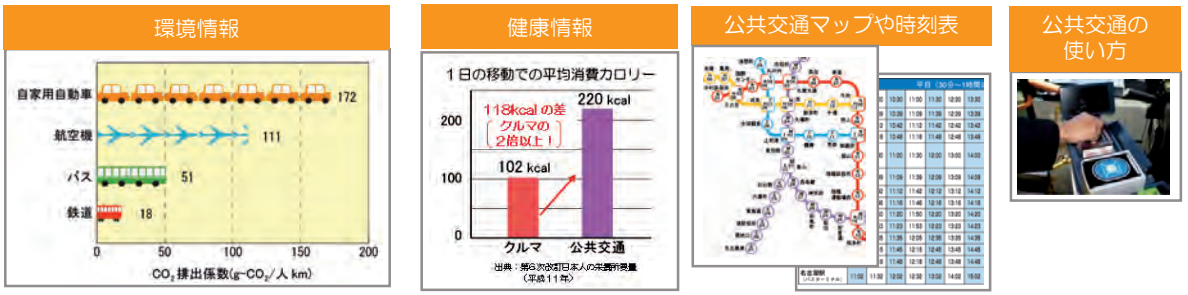


図 4-4-6 転入者へのモビリティ・マネジメントのイメージ

- **様々な機会を捉えたモビリティ・マネジメント**

みちまちづくりのさまざまな施策展開にあわせて、モビリティ・マネジメントを実施していきます。また、バス・鉄道など公共交通の路線や歩いて楽しい場所、自転車のおすすめルートなどを記載したエコ交通マップの作成等、地域と連携したモビリティ・マネジメントについても、引き続き様々な機会を捉えて実施していきます。モビリティ・マネジメントの実施に当たっては、ルール・マナーの浸透もあわせて図っていきます。

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った一連の施策にあわせたモビリティ・マネジメントを推進します。

道路空間の主役転換	ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄのﾃｰﾏ例：**道路空間の新たな使い方** 道路空間再配分による歩行者や公共交通が中心となった魅力的なまちの空間イメージ等の情報
自動車の都心部への集中緩和	ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄのﾃｰﾏ例：**自動車の使い方** 交通事故や健康、環境問題、自動車の維持に要する必要経費等の自動車利用に関連する情報
移動手段の多様化	ﾓﾋﾞﾘﾃｨ･ﾏﾈｼﾞﾒﾝﾄのﾃｰﾏ例：**公共交通の使い方** 時刻表や公共交通の乗り方、経路案内情報等、公共交通が便利に利用できる情報

図 4-4-7 施策展開にあわせたモビリティ・マネジメント

＜参考＞エコ交通マップ

交通行動転換、地域情報発信などを目的として、市民とともに、ワークショップなどを通じてエコ交通マップを作成しました。

市民によるワークショップの取り組み





名古屋市のエコ交通マップ

環境にやさしいライフスタイル(交通エコライフ)を実践するための手助けとして、バスや鉄道のルート、歩いて楽しいところ、自転車のおすすめルートなどを落とし込んだマップ



図 4-4-8 エコ交通マップの作成のイメージ

具体的な展開内容

施策イ:現状の交通問題や将来のあるべき交通行動の可視化と大きな機運の醸成

≪全市域≫

◆「みちまちづくり」の発信

みちまちウィークを始めとしたさまざまな取り組みにより継続的に実施し、みちまちづくりの実現に向けた機運を醸成します。

みちまちウィーク

「みちまちづくり」の発信	市民の参加と意識の共有	新たな交通施策の検証と実験

2011

栄・大須
10/21～

◆ちょい乗りバス社会実験



◆都心まち歩き隊ワークショップ



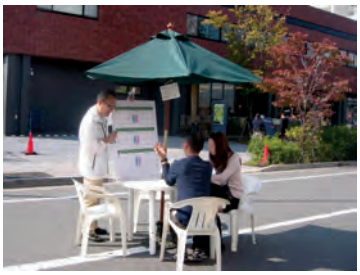
2012

ささしま
10/27・28

◆立ち乗り型超小型モビリティ走行体験



◆オープンカフェの設置



2013

中区
(シンポジウム)
10/20
中区・中村区・西区
(キャラバン)
10/20
その他
(カレッジ)

◆みちまちづくりシンポジウム



◆みちまちキャラバン（アンケート）



◆みちまちキャラバン（お絵かき）



◆みちまちカレッジ
（大学生と協働でリーフレット作成）



図 4-4-9 みちまちウィークの実施状況

なごやカーフリーデー2009
久屋大通を通行止めとし、交通と環境について楽しく学べるイベントを実施



せんだいモビリティウイーク＆カーフリーデー
オープンカフェ、せんだいコミュニティサイクルPR、東西線親子体験バスツアーなどのイベントを実施



出典：仙台市 HP

図 4-4-10 カーフリーデーの実施例

◆意見表明・議論の「場」の創設

市民やさまざまな主体が自由に意見を述べ、交通に関する新たな提案や議論ができる場を創設します。

意見表明・議論の「場」の創設の実施状況

2013

中区
11/30

◆みちまち市民ミーティング





図 4-4-11 意思表明・議論の「場」の創設状況

移動情報の統合・発信

施策展開の全体方針

☆移動情報の統合・発信の考え方

それぞれに提供されている道路や公共交通等の交通情報を統合するとともに、観光や施設等のまちの情報との連携を誘導し、さまざまな目的にあわせて、多様な移動手段を組み合わせた柔軟な行動選択ができるようにします。

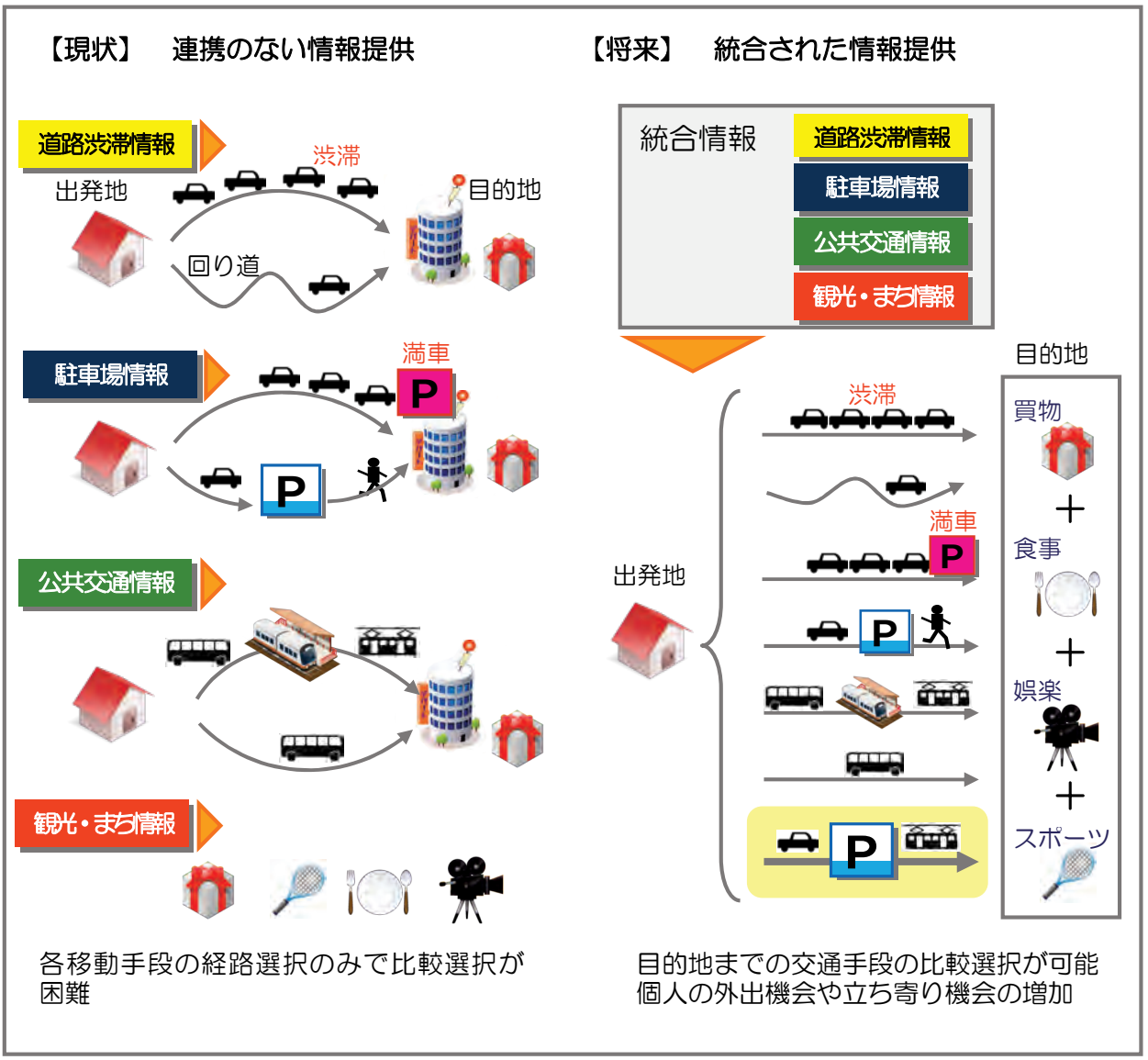


図 4-4-12 移動情報の統合・発信のイメージ

〔期待される効果〕

- 目的と状況に合った最適な経路選択、交通手段選択が可能になり、公共交通を使うきっかけとなります。
- 様々な移動情報が入手できるため、移動のストレスが削減でき、まちを十分に楽しめるようになります。

具体的な展開内容

施策ア：まちと交通に関する情報の統合と一体的な提供を誘導≪全市域≫

◆交通とまちの情報の統合・発信

公共交通や駐車場、渋滞情報等の既にある交通情報から段階的に統合を誘導し、各種の媒体に発信することで、市民や海外からの来訪者も含めたさまざまな人が、移動中でも容易に情報が入手できるようにします。

自宅で PC



まちなかで携帯・スマホ



移動中はカーナビで



駅でデジタルサイネージ



図 4-4-13 統合・発信された情報の取得方法のイメージ

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。

㋐ 地域主体のまちづくりとの連携	●全市域	60
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	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。

㋐ 既存制度を見直し、さらには特区制度等を活用	●全市域	63
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	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ら、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。

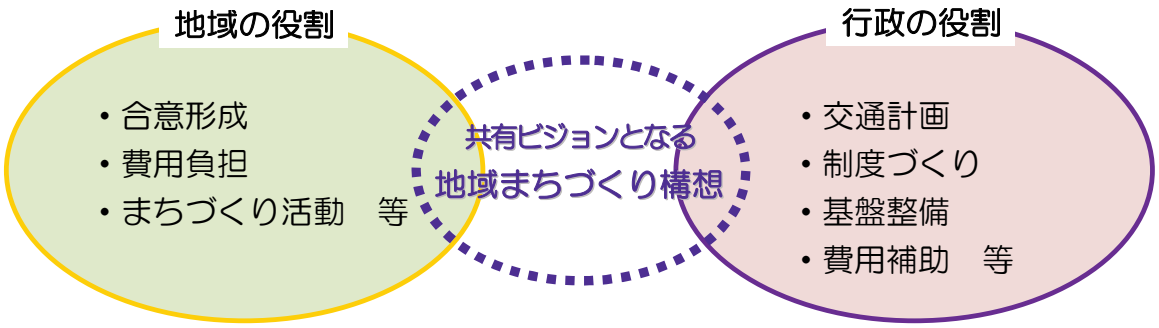


図 4-5-1 地域まちづくりとの連携イメージ

☆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。

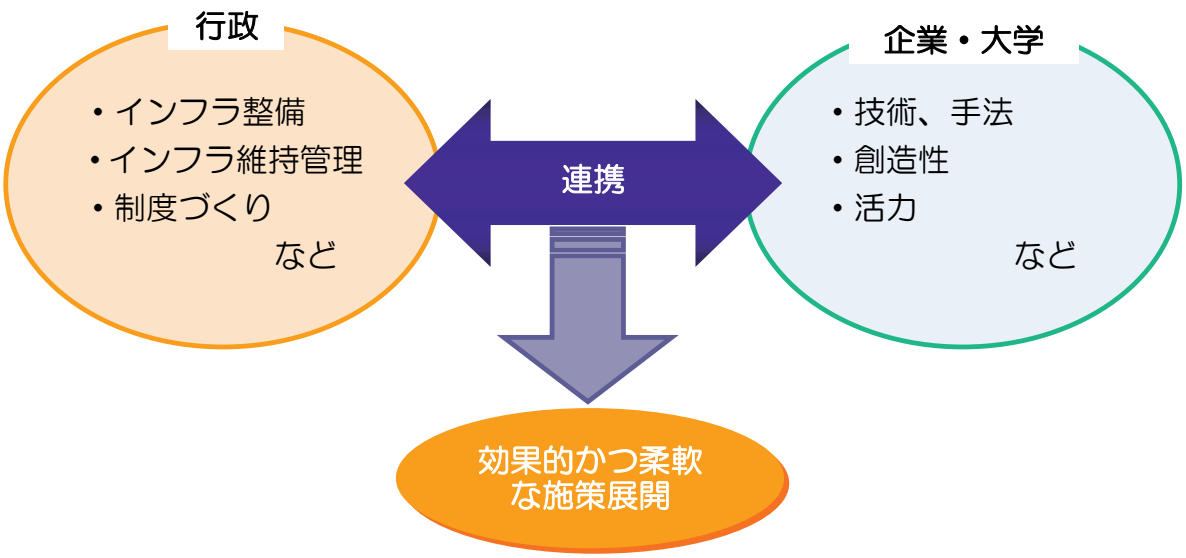


図 4-5-2 民間との連携イメージ

〔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≫

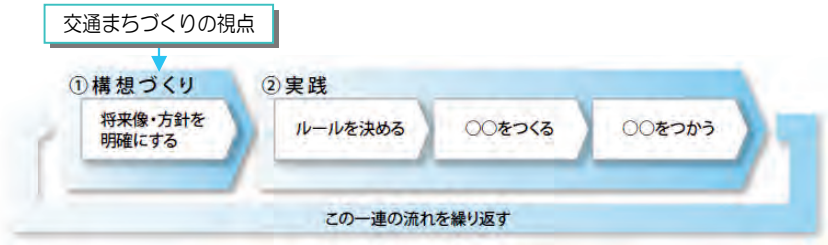
◆「地域まちづくり」との連携

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。

≪まちづくりの主体≫



≪地域まちづくりの進め方のイメージ≫



出典：名古屋市都市計画マスタープラン

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。

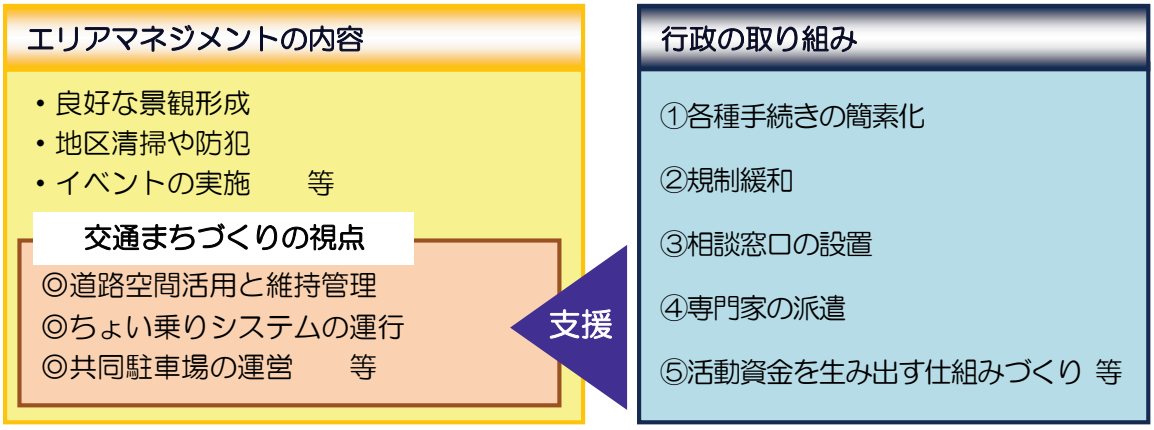


図 4-5-4 エリアマネジメントに対する行政の取り組み

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：MCDecaux　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。

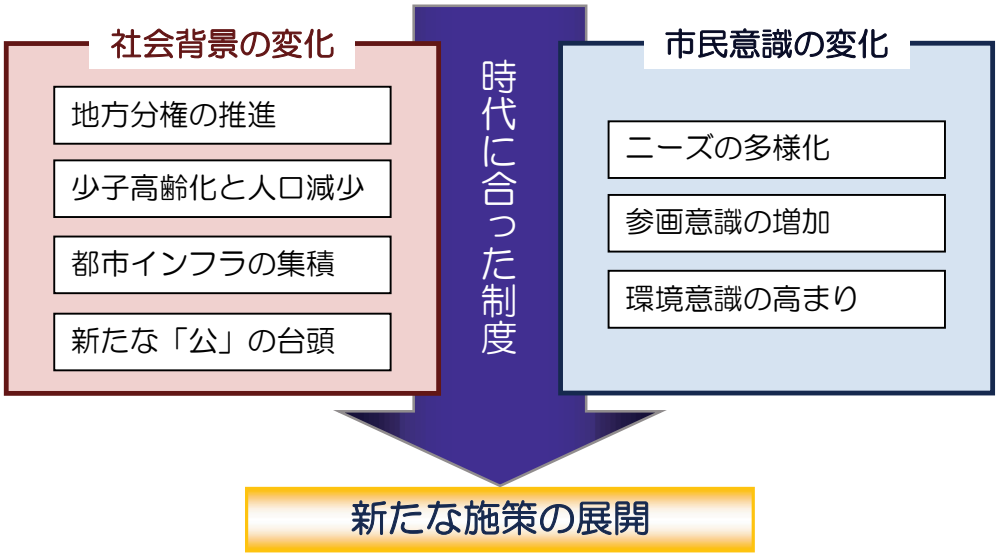


図 4-5-7 新しい制度のあり方のイメージ

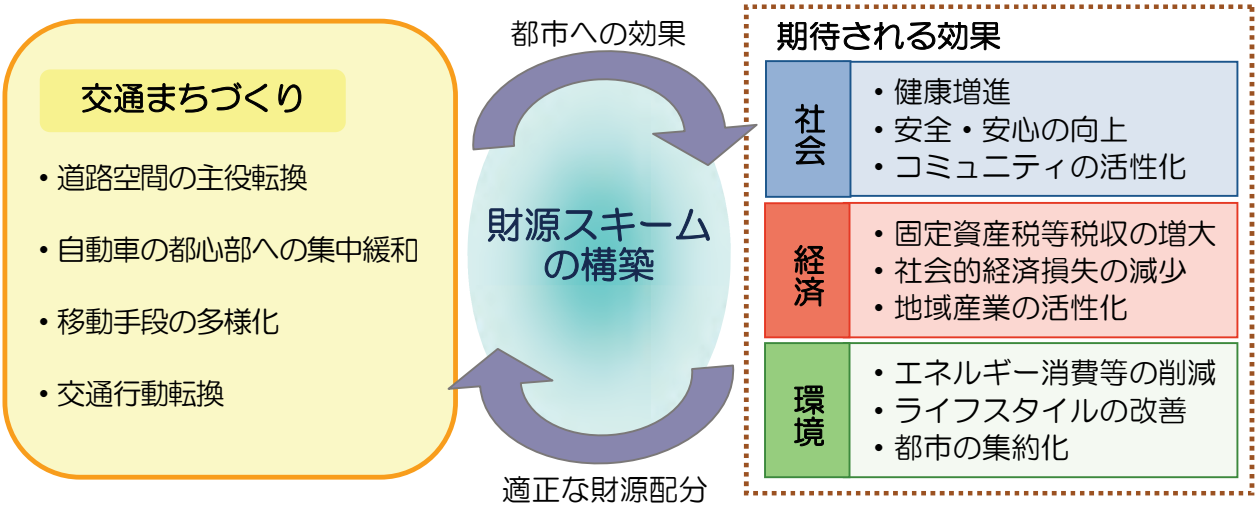


図 4-5-8 新しい都市経営の進め方のイメージ

〔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＞

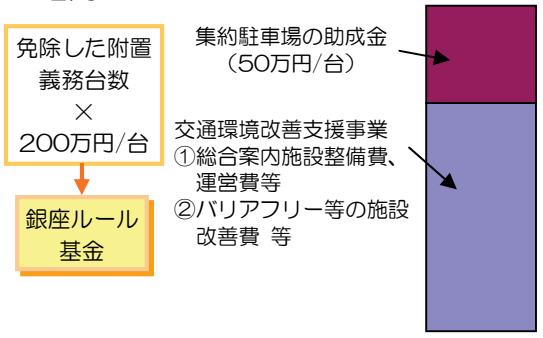
①駐車場負担金制度の導入

②BID、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

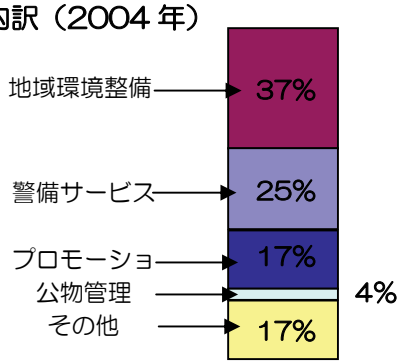
④共通運賃制度を可能とする財源制度

①駐車場負担金制度の導入：銀座ルールの基金活用



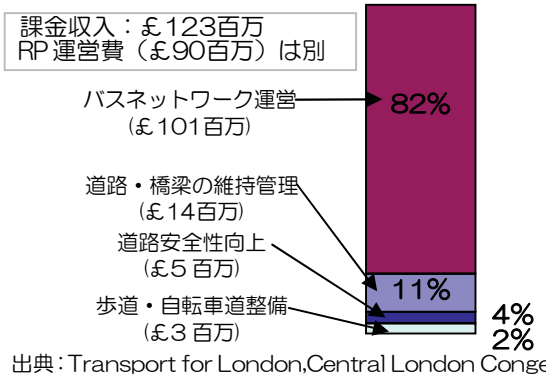
出典：都市計画 289 号　銀座の駐車場附置義務制度に関するローカルルール

②BID、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

5　地域別の施策展開

５－１　都心部

（青写真　６６頁～７２頁　ロードマップ　７３頁）

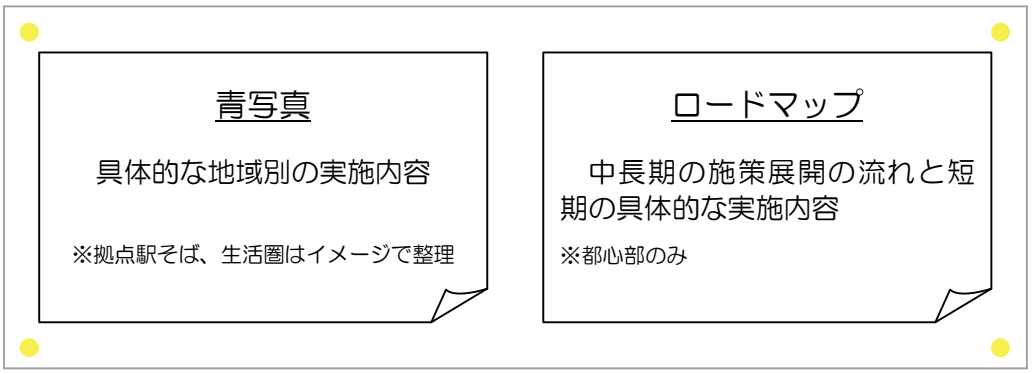
広域的で魅力ある文化・商業施設が集積し、広域交流の場となる「都心部」における取り組み

５－２　拠点駅そば・生活圏

（青写真　７４頁・７５頁）

主要鉄道駅の駅政権を中心とした地域交流の場となる「拠点駅そば」及び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」における取り組み

（参考）資料構成等



５－１　都心部における施策展開

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

都心のまちづくりが目指す姿

リニア中央新幹線の開業を見据え、名古屋大都市圏をけん引する国際競争力を有する都心の形成を目指しています。

本計画においても、こうしたまちづくりを支えるため、関連するまちづくりの計画（※）と連携をとりつつ、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取り組みを中心に施策展開を図ります。

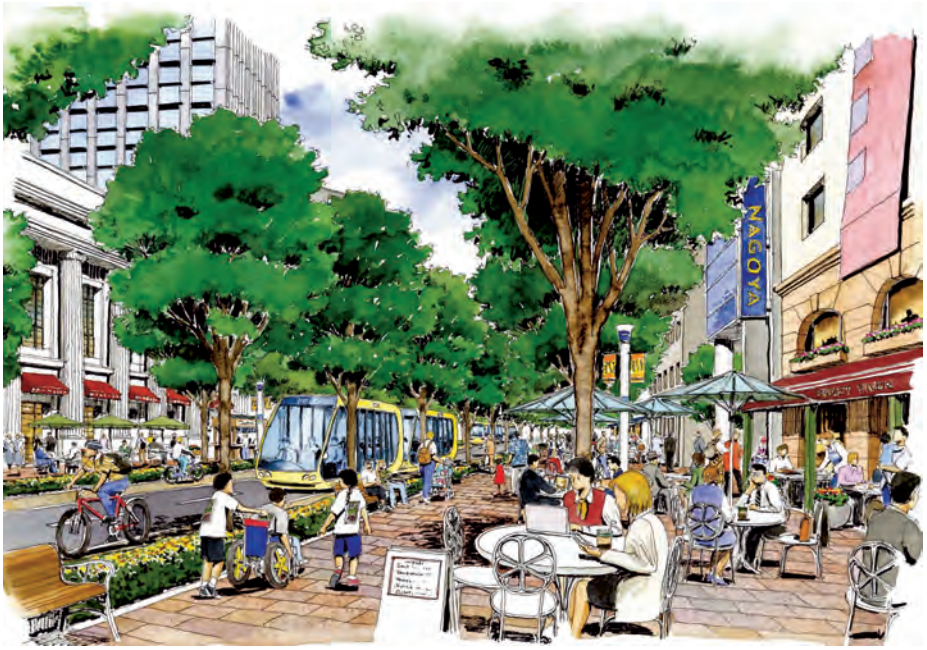


図 5-1-1　都心のまちづくりのイメージ図

【名古屋駅周辺地区】

ターミナル機能強化、シンボリックなまちなみの形成、賑わい歩行者空間のネットワークの構築と交流拠点の形成により世界都市名古屋にふさわしい活力ある複合都心を目指しています。

【栄地区】

様々な手段で訪れる人々の利便性を確保・向上しつつ、公共空間において、歩行者を中心とした整備や活用促進のための仕組みづくりに取り組むことで、魅力ある豊かな空間に人々が集い栄える交流都心を目指しています。

【連携軸】

歩く楽しさと地上の賑わいにより人々が行き交う賑わい連携都心を目指しています。

【都心界隈】

多様で魅力ある界隈の創出と連携により多様で魅力が集積する界隈都心を目指しています。

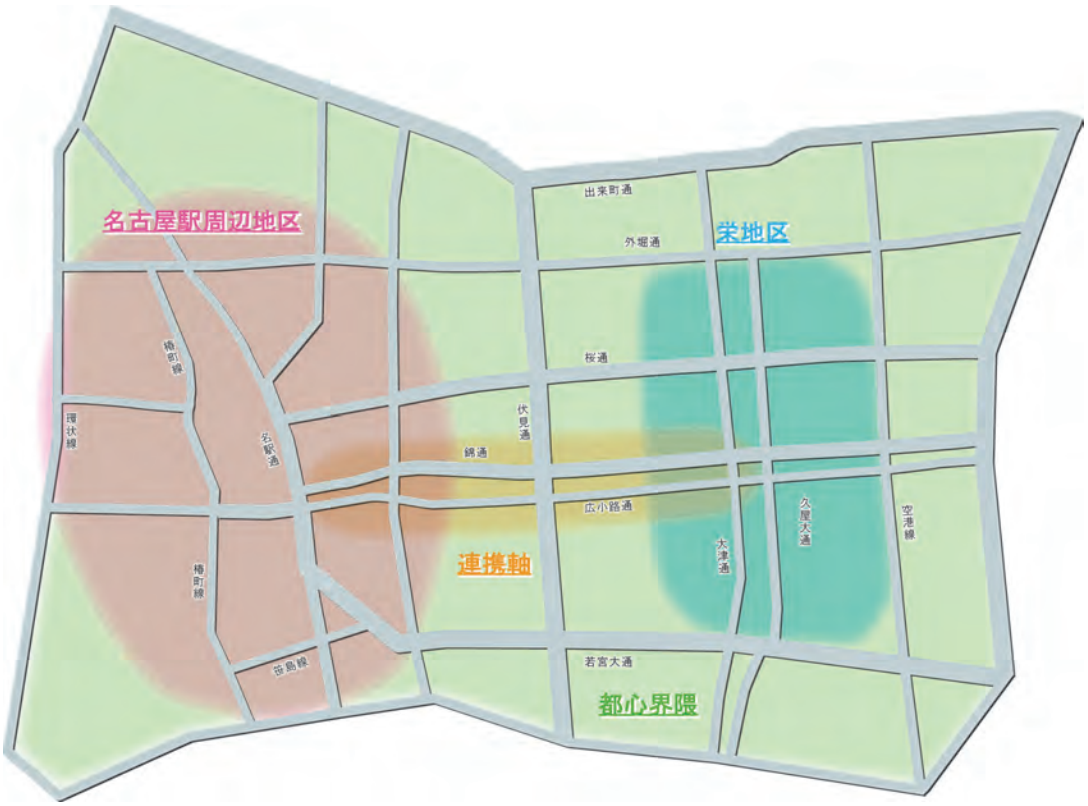


図 5-1-2 都心部におけるまちづくりのエリア

※ 【関連計画】

○名古屋市都心部将来構想（平成１６年３月策定）
名古屋市都心部においてまちづくりを進めていく上での長期的視点に立った共通目標を明らかにしたもの



○栄地区グランドビジョン（平成２５年６月策定）
「名古屋市都心部将来構想」をふまえた栄地区のまちづくりを実現するための基本方針をとりまとめたもの



○名古屋駅周辺まちづくり構想（平成２６年９月策定）
リニア中央新幹線の開業を見据え、名古屋駅周辺の新たなまちづくりを進めるための共通目標となる基本方針と具体的な取組みをとりまとめたもの



施策展開イメージ

・都心部の幹線道路の交通機能を整理した上で、道路空間の主役転換、自動車の都心部への集中緩和及び移動手段の多様化の取組みを一体的に進め「人が主役の空間」を創る

①道路空間の主役転換

・幹線道路及び区画道路において、人々が憩い・集う・魅力的で安全なふれあい空間を創出する

②自動車の都心部への集中緩和

・都心部内の駐車場を集約化する

・駐車場整備抑制地区を指定し、駐車場の数を減らす

③移動手段の多様化

・都心部内の移動手段の選択肢を増やす

④幹線道路の交通機能の整理

・都心部を通過する交通を都心環状道路に迂回誘導

・都心部を目的地とする交通を都心アクセス道路に集約

・多機能道路に自動車交通機能以外の機能を付加

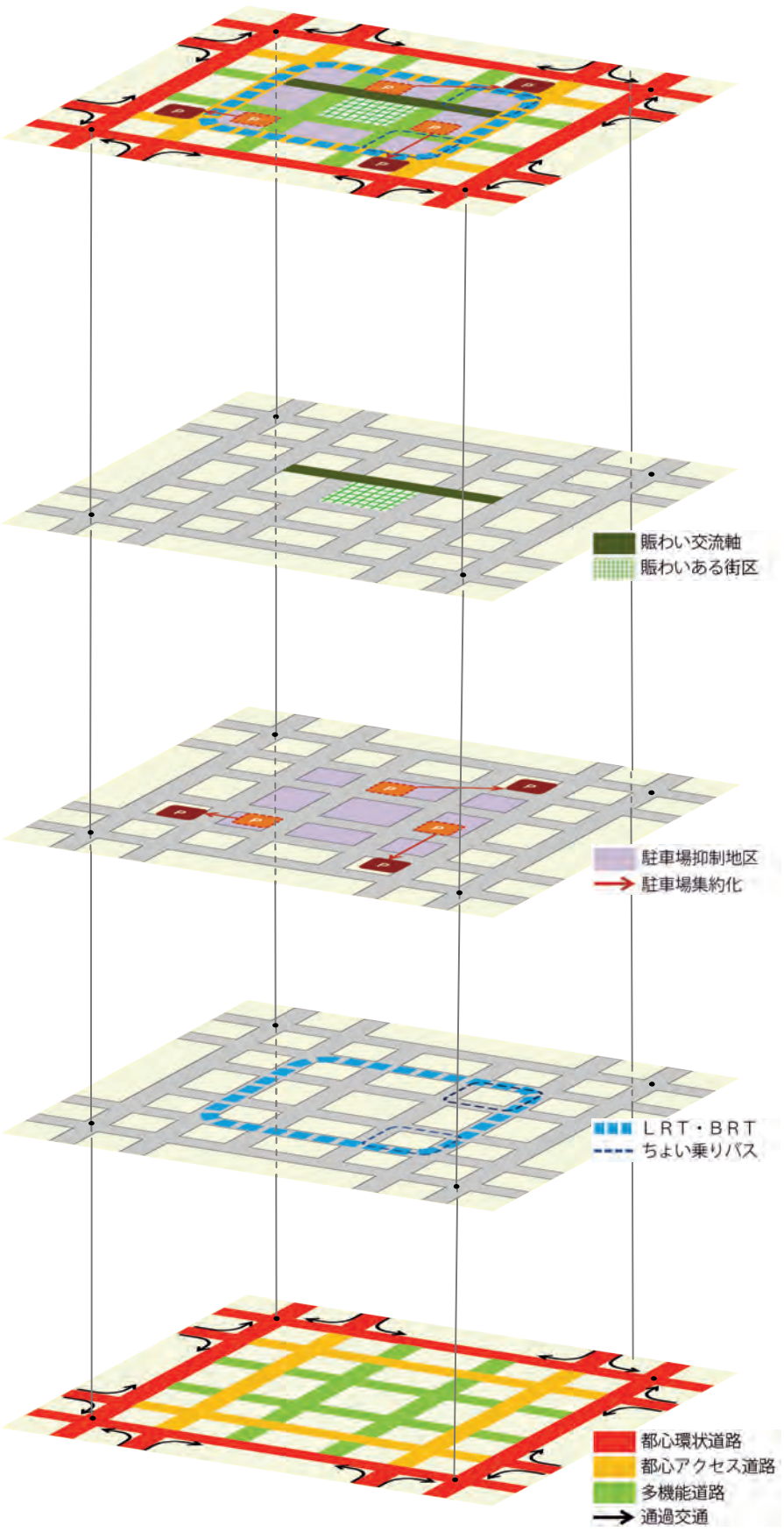


図 5-1-3 施策展開イメージ図

道路空間の主役転換

賑わい交流軸

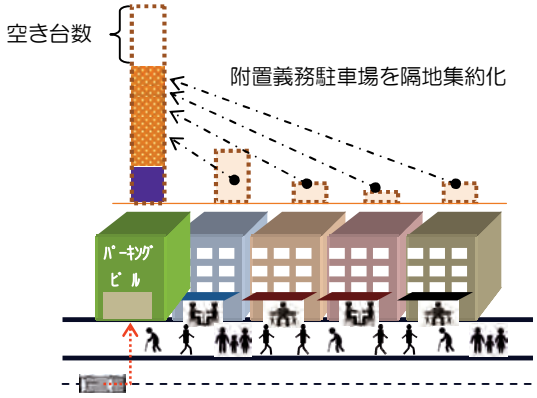


賑わいある街区



自動車の都心部への集中緩和

駐車場集約化



駐車場整備抑制地区



移動手段の多様化

LRT・BRT



ちょい乗りバス



道路空間の主役転換

都心部の道路空間を、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、“みちまちづくり”の最も象徴的な取り組みとして、幹線道路の一部を「賑わい交流軸」と位置づけ、車線減等による歩行者空間の拡大や賑わいの誘導に関するソフト的な取り組み等、さまざまな取り組みを行っていきます。

また、区画道路においても、地域と連携し、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。

事業一覧

・賑わい交流軸の形成

多機能道路のうち、都心部の中心核である名古屋駅周辺地区及び栄地区並びに両中心核を連携し一体的な都心の形成を促す連携軸において、賑わいの現状をふまえ、とりわけ賑わい創出が期待できる路線として、特に歩行者が多い道路をベースに連続した一定の区間を「賑わい交流軸」と位置づけます。

○「賑わい交流軸」の路線・区間と空間イメージ

【名古屋駅周辺地区】

◇名 駅 通：中央郵便局交差点-笹島交差点

玄関口として風格や賑わいが感じられ、駅からまちへのつなぎとなる空間

【栄　　地　　区】

◇大 津 通：栄交差点-矢場町交差点

大規模商業施設や路面店の集積と歩行者天国の取り組みを活かし、楽しく歩ける賑わい空間

◇久屋大通：久屋橋交差点-若宮大通久屋交差点

豊かな公園空間と一体となった人々が集い・憩い・楽しむ空間

【連　　携　　軸】

◇広小路通：笹島交差点-広小路久屋東交差点

名古屋駅周辺地区と栄地区をつなぎ、一体的な都心の形成を促す賑わい交流空間

「賑わい交流軸」の形成にあたっては、賑わいの創出のために必要となるソフト面での環境整備等についても取り組みながら、地域の機運をふまえ、整備区間や整備内容などを具体化していきます。

その具体化にあたっては、地下街などとの連続性の強化にも配慮しながら、必要に応じて近接する多機能道路との一体的な整備についても検討を行います。

また、都心部を通過する交通の誘導のあり方、名古屋駅や沿道施設へのアクセスの確保、周辺道路への影響の緩和などの課題事項を地域や路線ごとに検討・検証しながら段階的に実施していきます。

・整備プログラムに基づいた道路整備

椿町線、笹島線の早期整備を目指します。

・賑わいある街区づくり

賑わいある街区を創出していく取り組みを機運の高い地域で実施していきます。

・都心部周辺道路の迂回機能強化
・自転車走行空間の確保
・路面公共交通等の走行環境の改善
・歩行環境の改善



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。

事業一覧

・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利用促進策実施事業者に対する緩和等、地域の実情にあ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など各種制度を見直します。その際には、既存の駐車場の取り扱いについてもあわせて検討します。

・都市計画駐車場の新たな利活用

附置義務駐車場の集約先としての利用を可能にすることなど、都市計画駐車場の役割を見直すとともに、自動二輪車駐車場の確保、ＥＶ充電施設整備、カーシェアリングスペースの設置など、まちづくりにおいて求められる機能の拡充・促進を図ります。また、栄地区において一体的な利用ができるよう検討を進めます。

・共通駐車券制度の導入誘導
・小規模駐車場等に対する設置基準等の創設
・都心部乗換駐車場の位置づけと機能拡充
・駐車場整備地区の見直しと「駐車場整備抑制地区　（仮称）」の指定



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などに取り組み、移動手段の多様化を図ります。

事業一覧

・ＬＲＴやＢＲＴの導入検討

名駅・栄間の連携強化、都心の回遊性向上が期待できるLRT 等の導入可能性を検討します。



・ちょい乗りバスの導入に向けた環境整備
・コミュニティサイクル導入に向けた環境整備
・公共性の高い移動手段の円滑な利用環境確保

名古屋駅周辺地区において、リニア中央新幹線の開業時のターミナル機能を念頭に、バス・タクシーの結節機能や観光バスの乗降機能の向上に向けた検討・環境整備を進めます。



・シェアリングシステムの普及促進
・新たに開発される移動手段の検証

事業展開箇所図

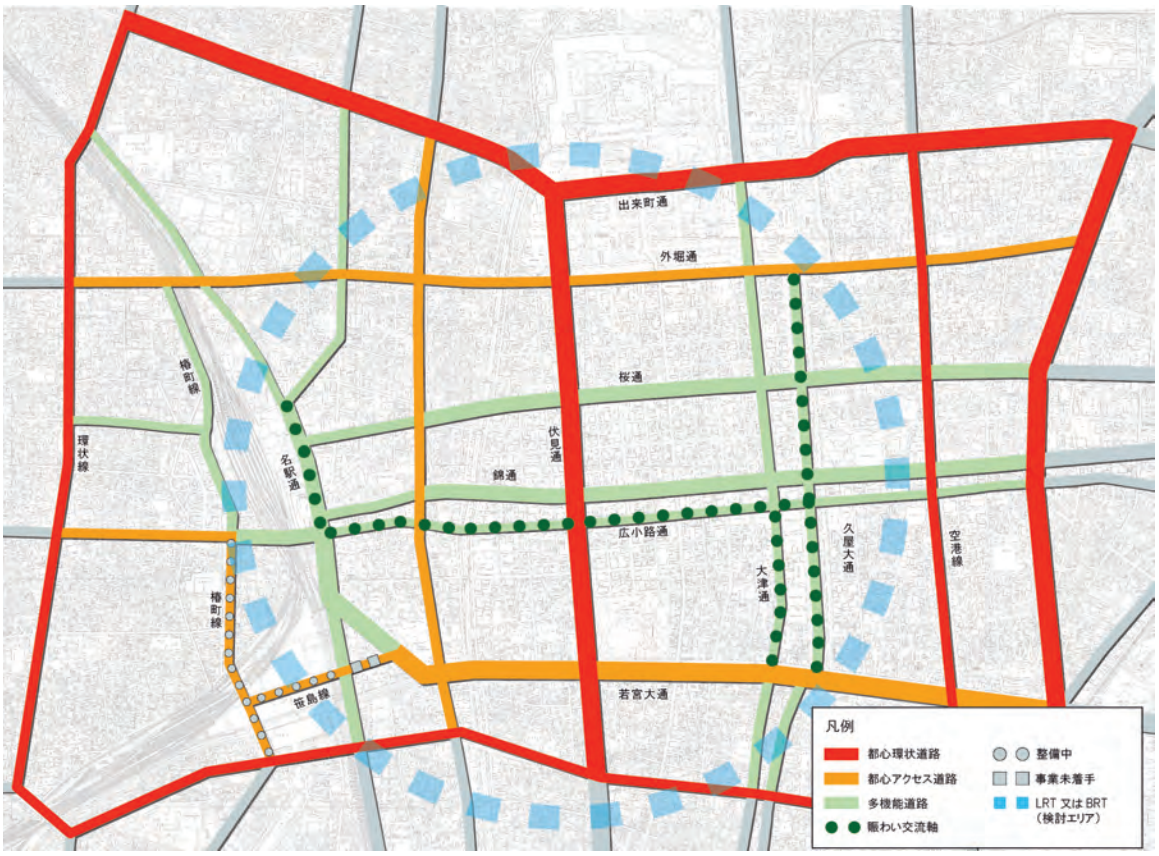


図 5-1-4 事業展開箇所図

- 賑わい交流軸の形成
  賑わい交流軸と位置付けた名駅通、大津通、久屋大通、広小路通について、ソフト面での環境整備にも取り組みながら、地域の機運をふまえ、整備内容や整備区間などを具体化
  その際には影響緩和などを検討・検証の上、段階的に実施

- 整備プログラムに基づいた道路整備
  椿町線、笹島線の早期整備

- 都市計画駐車場の新たな利活用
  都心部の都市計画駐車場での附置義務駐車場の集約先としての利用や栄地区での一体的利用を検討

- ＬＲＴやＢＲＴの導入検討
  名駅・栄の連携強化、都心の回遊性向上に向けて導入可能性を検討

- 公共性の高い移動手段の円滑な利用環境確保
  名古屋駅周辺地区でバス・タクシーの結節機能や観光バスの乗降機能を向上

- その他の施策
  施策展開していく地区も含め検討の上、段階的に実施

新たな展開を図る主な事業のロードマップ

事業の進め方	【第一段階】リニア開業時のまちの姿と必要な取り組みの明示 → 【第二段階】新しいまちの形成に向けた準備（社会実験・整備計画） → 【第三段階】新しいまちの実現

○道路空間の主役転換

事業		短期（H26～28）	中期（～H32）	長期（～H39）	関連する事業
賑わい交流軸の形成	久屋大通・テレビ塔エリア・北エリア	整備計画社会実験 → 法令手続・整備			・都心部周辺道路の迂回機能強化 ・自転車走行空間の確保 ・公共性の高い移動手段の円滑な利用環境確保
	久屋大通・南エリア	整備内容の検討 → 整備計画社会実験	→ 法令手続・整備		
	名駅通	名古屋駅周辺まちづくり構想策定 → 整備内容の検討	整備計画社会実験法令手続	→ 整備	
	広小路通	整備内容の検討	整備計画社会実験	→ 法令手続・整備	
	大津通	整備内容の検討	整備計画社会実験	→ 法令手続・整備	
賑わいある街区づくり		地域からの発意に基づき検討・実施			－

○自動車の都心部への集中緩和

新たな開発等に伴う駐車場整備基準の見直し	隔地基準の検討・見直し → 実態にあわせ検討・見直し		「駐車場整備抑制地区（仮称）」の指定にあわせ検討・見直し	・都市計画駐車場の新たな利活用
駐車場整備地区の見直しと「駐車場整備抑制地区（仮称）」の指定	整備地区の見直し検討 抑制地区の制度検討	社会実験 制度設計	→ 法令手続	

○移動手段の多様化

ＬＲＴやＢＲＴの導入検討	整備内容の想定・導入可能性検討	整備計画・法令手続・整備	－

図 5-1-5 主な事業のロードマップ

５－２　拠点駅そば・生活圏における施策展開

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

拠点駅そば・生活圏のまちづくりが目指す姿

地域資源や地域特性を活かした特色のあるまちづくりを進めます。

本計画においても、こうしたまちづくりを支えるため、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。

プランにおける施策展開内容

道路空間の主役転換

事業一覧

- 賑わいある街区づくり
- 暮らしの安全を守る街区づくり
- 自転車走行空間の確保
- 路面公共交通等の走行環境の改善
- 歩行環境の改善
- 整備プログラムに基づいた道路整備

※　すべて＜拠点駅そば・生活圏＞



自動車の都心部への集中緩和

事業一覧

- 新たな開発等に伴う駐車場整備基準の見直し＜拠点駅そば＞
- 都市計画駐車場の新たな利活用＜拠点駅そば＞
- パークアンドライド促進エリアの拡大＜拠点駅そば・生活圏＞
- 郊外方向へのパークアンドライドの促進＜拠点駅そば・生活圏＞
- 駐車場整備地区の見直しと「駐車場整備抑制地区（仮称）」の指定＜拠点駅そば＞

移動手段の多様化

事業一覧

- ちょい乗りバスの導入に向けた環境整備
- シェアリングシステムの普及促進
- 新たに開発される移動手段の検証
- 公共性の高い移動手段の円滑な利用環境確保

※　すべて＜拠点駅そば＞

事業展開箇所図（イメージ）

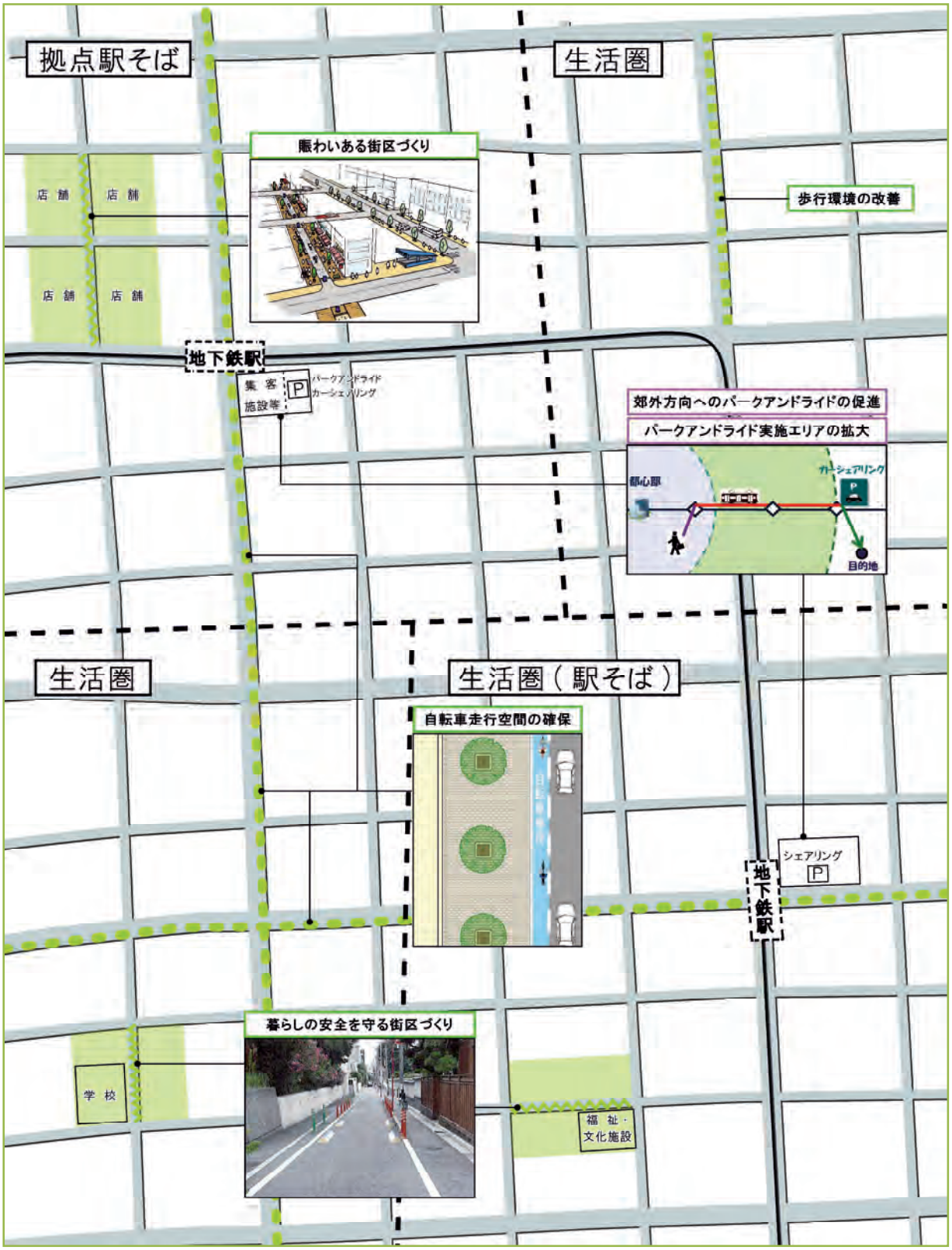


図 5-2-1 事業展開箇所のイメージ図

事業の進め方

地域の状況を踏まえ、順次実施していきます。

用　語　集

用語	定義	頁
【ア行】		
エコ交通マップ	環境にやさしいライフスタイル(交通エコライフ)を実践するための手助けとして、バスや鉄道のルート、歩いて楽しいところ、自転車のおすすめルートなどを落とし込んだマップのこと。	53
エリアマネジメント	地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み。	60
オープンカフェ	歩道や広場などの屋外の開放的な空間につくられた喫茶店やレストラン。	25,26,54 55,64
【カ行】		
ガイドウェイバス	ガイドレールを備えた専用軌道上を、バスに取りつけた案内輪を利用してハンドル操作が不要な半自動運転を実現したバスのこと。本編では、一般道路においても普通のバスとして走行しているガイドウェイバス志段味線のこと。	42
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、簡素な手続きで自動車を短時間レンタルできるシステム。	36,39 48,71
隔地（駐車場）	建築物の敷地外に設置された附置義務駐車場。	35,63
狭さく	車道へのポールの設置やカラー塗装によって車道幅を物理的、視覚的に狭くすることで、車の速度を抑制する仕組み。	28
共通駐車券	ある地域内の契約店舗の駐車料金割引サービス等として当該地域内の複数の駐車場で利用可能な駐車券。	34,36 40,71
（道路）空間配分の見直し	車道や歩道等の構成や幅を見直し、道路空間の機能を変えること。	18,20 21,25
交通エコライフ	自動車に頼らず、バスや鉄道、徒歩、自転車などの環境にやさしい交通手段をかしこく使い分けるライフスタイルのこと。	8,49,50 52,53
交通まちづくり	交通の視点からまちづくりを考え、交通施策とまちづくりを一体で進めること。	60,62,63
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レンタル利用できる自転車。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。	40,42,43 46,55 61,71
【サ行】		
自転車道 自転車レーン	自転車道とは、車道から完全に分離された自転車専用の道路。自転車レーンとは、車道等において自転車のみが通行できる通行帯。	23,64

用語	定義	頁
シームレス	「継ぎ目のない」の意味で、交通機関の乗り継ぎに際しての料金や駅、ターミナル内の乗降、歩行に際しての段差、距離などの心理的・物理的抵抗をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとすること。	43
ゾーン３０	歩行者等の安全な通行確保を目的として、区域を定めて時速３０キロの速度規制を実施するとともにその他の安全対策を組み合わせ、速度抑制や抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。	28
【タ行】		
地域公共交通計画（LTP,Local Transport Plan）	地域が目指す将来の姿を実現するために公共交通が分担すべき領域とその方法を明らかにした計画。	2,8,45
駐車場整備地区	都市計画法上、駐車場の整備を重点的に推進するべきと定められた地区。	32,33 35,37 71,74
駐車場負担金制度	新たに建物を建てる際に必要な附置義務等の駐車場整備の代わりに、一定の費用を負担し、地域の集約駐車場の整備や交通施策等の実施費用に充てるもの。	64
ちょい乗りシステム	歩くには少しためらわれる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。本プランでは、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。	34,38,40 42,46,60
ちょい乗りバス	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。	40,42,43 44,46,54 69,71,74
超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる１～２人乗り程度の車両。	10,47 48,54
デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共施設などに各種案内を表示するために設置された液晶ディスプレーやプロジェクター。	57
道路の占用許可	道路に一定の工作物や施設を設置し継続して道路を使用する際に必要な道路管理者の許可。	64
都市計画駐車場	自動車の駐車のために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。	36,39,40 71,72,73 74,68
都市計画道路	都市の基盤となる道路として、あらかじめ位置・経路・幅員などが都市計画によって定められた道路。	24
（都市計画道路）整備プログラム	限られた財源の中で、計画的で効率的な道路整備を推進するため、未着手都市計画道路の整備着手時期を明らかにしたもの。	24,70 72,73,74

用語	定義	頁
都市再生特別措置法による道路占用の特例制度	まちの賑わい創出や道路利用者等の利便の増進に資する施設について、一定の条件の下で、道路の敷地外に余地がないという道路占用許可の基準を緩和できる制度。	22,26
特区	本編では、「構造改革特区制度」のことで、現在の実情に合わなくなった国の規制を、地域を限定して改革することによって、構造改革を進め、地域を活性化させることを目的とする制度。	58,63
トランジットモール	バス、ＬＲＴなどの公共交通機関のみが進入・運行を許可された歩行者用道路。	26,45
【ハ行】		
パークアンドライド（Park and Ride,P&R）	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移動する交通手法。	31,36,38 39,74,75
ハンプ	自動車の速度を落とさせるため、道路上に設けられる高さ10センチほどの凸部。又は舗装の色や材料を一部分だけ変え、視覚的に凹凸があるように見せ同様の効果を狙うもの。	28
附置義務駐車場	条例により一定規模以上の建築物の新増築の際に義務として整備された駐車施設。	35,36 71,72,73
【マ行】		
みちまちウィーク	「みち」を変えることによって「まち」を変えるという新しい考え方やその取り組みを市民に発信し「まちと交通」についての意識共有を図るとともに、市民の参加を得て新たな交通施策の実験や検証を行うイベント。	54
みちまちづくり	名古屋市の特長である広い道路空間に着目し、道路空間を人が主役の空間（みち）へと転換することで、安全で賑わいのある「まち」に変えていく取り組み。	1,2,3 4,5,9 10,22,53 54,70
名チャリ	楽しく、健康的にまちなかを移動するための新しい自転車の使い方を提案する名古屋のコミュニティサイクルシステムの名称。	46
モビリティ・マネジメント（MM）	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。	50,52,53
【ラ行】		
リニア（中央新幹線）	超電導リニアによる東京・大阪間の中央新幹線計画で、2027年に東京・名古屋間先行開業予定。	1,3,66 67,71

用語	定義	頁
リニモ	常電導吸引型（HSST）による、日本初の磁気浮上式鉄道（リニアモーターカー）の常設実用路線である東部丘陵線の愛称。	42
ロードプライシング	特定の道路や地域、時間帯における自動車利用者に対して課金することにより、自動車利用の合理化や交通行動の転換を促し、自動車交通量の抑制を図る施策。	64
【ワ行】		
ワークショップ	まちづくりにおいて、地域の人々が自ら参加して、地域社会の課題解決などを話し合い決めていく際等に用いられる会議手法。参加者全員が対等に意見を出し合えるような工夫がされている。	53,54
【英数】		
BID(Business Improvement District)	あらかじめ定められた地区内の不動産所有者や事業者が合意の上で負担金を支払い，その負担金を資金源としてその地域の活性化や発展のために必要な施設やサービスを提供する制度。	64
BRT（Bus Rapid Transit）	輸送力の大きなバス車両、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。	42,45,69 71,72,73
EV（Electric Vehicle,電気自動車）	電気をエネルギー源とし、電動機を動力源として走行する自動車。	36,47,71
K&R(Kiss and Ride,キスアンドライド)	自宅から公共交通機関の乗降所（駅やバス停など）まで自動車等で家族に送り迎えをしてもらう通勤・通学形態。	27
LRT（Light Rail Transit）	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・快適性などの面で優れた特徴を有する次世代型路面電車システム。	42,45,69 71,72,73
PDS（Parking Deposit System,駐車デポジットシステム）	課金エリア内に流入する自動車に料金を賦課した上で、課金エリア内の駐車場を利用するドライバーや課金エリア内で買い物をするドライバーなどには，入域賦課金の一部又は全額を返金する改良型ロードプライシングシステム。	64
PHV（Plug-in Hybrid Vehicle,プラグインハイブリッド自動車）	外部電源から充電できるタイプのハイブリッド自動車で、走行時に排気ガスを出さない電気自動車のメリットとガソリンエンジンとモーターの併用で遠距離走行ができるハイブリッド自動車の長所を併せ持つ自動車。	47
TIF（Tax Increment Financing）	地方公共団体等の設定した区域において、開発による将来の固定資産税の増加税収を償還財源として債券を発行し、得られた資金で用地買収、商業施設等の建設を促進し都市基盤整備や都市環境整備を行う手法。	64

資　料　編

1　策定経緯

本計画の策定にあたっては、有識者、関係行政機関、交通事業者、経済界等で構成する「交通まちづくり推進協議会」を設置し、検討を進めました。

なごや交通まちづくりプラン　策定経緯

年月日	事項
平成 23 年 6 月 3 日	第 1 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 23 年 8 月 29 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会　第 1 回幹事会
平成 23 年 9 月 2 日	第 2 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 24 年 3 月 29 日	交通まちづくり庁内検討会（課長級）
平成 24 年 7 月 17 日	交通まちづくり庁内検討会事前説明会（係長級）
平成 24 年 8 月 10 日	交通まちづくり庁内検討会（課長級）
平成 24 年 8 月 20 日	第 3 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 24 年 10 月 22 日	交通まちづくり庁内検討会（係長級）
平成 24 年 11 月 2 日	交通まちづくり庁内検討会（係長級）
平成 24 年 11 月 16 日	交通まちづくり庁内検討会（課長級）
平成 24 年 12 月 14 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会　第 2 回幹事会
平成 24 年 12 月 21 日	第 4 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 25 年 3 月 21 日	交通まちづくり庁内検討会（課長級）
平成 25 年 3 月 27 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会　第 3 回幹事会
平成 25 年 5 月 15 日	第 5 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 25 年 7 月 31 日	交通まちづくり庁内検討会（課長級）
平成 25 年 8 月 9 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会　第 4 回幹事会
平成 25 年 8 月 20 日	第 6 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 25 年 9 月 18 日	なごや交通まちづくりプラン（素案）公表
～12 月 31 日	市民意見聴取
平成 26 年 2 月 10 日	交通まちづくり庁内検討会（課長級）
平成 26 年 2 月 18 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会　第 5 回幹事会
平成 26 年 3 月 24 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会　調整会議
平成 26 年 3 月 26 日	第 7 回名古屋市交通まちづくり推進協議会
平成 26 年 5 月 12 日	名古屋市交通まちづくり推進協議会　調整会議
平成 26 年 6 月 13 日	なごや交通まちづくりプラン（案）公表
～7 月 14 日	パブリックコメント

名古屋市交通まちづくり推進協議会　委員名簿

役職	氏名	所属等
会　長	竹内　伝史	岐阜大学名誉教授
副会長	森川　高行	名古屋大学大学院環境学研究科教授
委　員	赤崎　まき子	株式会社エイ・ワークス代表取締役
	村山　顕人	名古屋大学大学院環境学研究科准教授
	浅田　和彦	中部鉄道協会常任理事・事務局長
	古田　寛	公益社団法人愛知県バス協会専務理事
	小池　良	一般社団法人愛知県トラック協会専務理事
	山腰　澄夫	名古屋タクシー協会常務理事
	野口　浩寿	一般社団法人日本自動車連盟愛知支部事務所長
	岡田　敏光	名古屋市商店街振興組合連合会専務理事
	内川　尚一	名古屋商工会議所常務理事・事務局長
	三浦　司之	一般社団法人中部経済連合会常務理事
	平出　純一	中部地方整備局企画部長
	村田　有	中部運輸局企画観光部長
	近藤　正人	愛知県地域振興部長
	加藤　僚	愛知県警察本部交通部長

※　敬称略

（途中で交代した役員）

役職	氏名	所属等
委員	長﨑　三千男	公益社団法人愛知県バス協会専務理事
	永山　明光	名古屋タクシー協会専務理事
	斎藤　秀一	一般社団法人日本自動車連盟愛知支部事務所長
	古橋　利治	名古屋商工会議所常務理事・事務局長
	菅原　章文	一般社団法人中部経済連合会常務理事
	野田　徹	中部地方整備局企画部長
	田村　秀夫	
	橋本　昌典	中部運輸局企画観光部長
	吉永　隆博	
	山田　周司	愛知県地域振興部長
	榊原　光隆	愛知県警察本部交通部長

※　敬称略、所属等は委員当時

本計画の策定にあたり、さまざまな方法で市民や関係者の皆様から意見をいただき、プランに反映しました。

みちまち市民ミーティング

実 施 日	平成２５年１１月３０日（土）
参 加 者	５５名
会　　場	栄ガスビル
内　　容	・市民の縮図として参加者を市民から無作為抽出 ・議論を深めるために少人数のグループでテーマを変えながら討議（４～５人） ・他のグループの意見もふまえながら積み上げ方式で議論 ・議論前、グループ討議後、全体討議後の意見を把握

みちまちキャラバン

（環境デーなごや）

実 施 日	平成２５年９月１４日（土）
参 加 者	２０５名
会　　場	久屋大通公園
内　　容	・対象者は区民まつり等のイベント参加者（地元市民が多い） ・対面アンケートにより実施 ・都心部を含む区で実施（東区は雨天中止）

（西区民おまつり広場）

実 施 日	平成２５年１０月１３日（日）
参 加 者	１２４名
会　　場	庄内緑地公園
内　　容	環境デーなごやに同じ

（中村区区民まつり）

実 施 日	平成２５年１０月２６日（土）
参 加 者	７２名
会　　場	中村公園
内　　容	環境デーなごやに同じ

市政アンケート

実施期間	平成２５年１１月１９日（火）から１２月３日（火）まで
回答者	９５１名（有効回答率４７．６％）
内容	・市民の縮図として対象者を市民から無作為抽出 ・郵送による書面アンケートにより実施

ネット・モニターアンケート

実施期間	平成２５年１１月１日（金）から１１月１１日（月）まで
回答者	４６２名（有効回答率９２．６％）
内容	・対象者は年度ごとの公募により選ばれた市政に興味のあるネット・モニター ・ウェブ上でアンケートを実施

ウェブサイトアンケート

実施期間	平成２５年９月１８日（水）から１２月３１日（火）まで
回答者	２１名
内容	・対象者は交通まちづくりウェブサイトの素案の説明ページの閲覧者 ・ウェブ上で詳細なアンケートを実施

グループインタビュー

実施日	適宜
参加者	１７者
内容	・対象者はプランに利害関係を有すると思われるまちづくり関係者、事業者及び都心部来訪者（名古屋市交通まちづくり推進協議会の構成団体を除く。） ・説明会又は座談会形式で意見交換

その他意見

実施日	適宜
参加者	１０者
内容	・個別に寄せられた意見

パブリックコメント

実施日	平成 26 年６月 13 日（金）から７月 14 日（月）まで
提出者	64 名

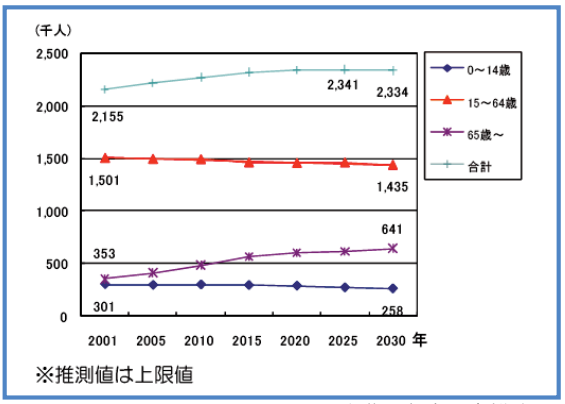
2　時代の潮流

なごや新交通戦略推進プランより

少子高齢化の加速と人口減少の進行

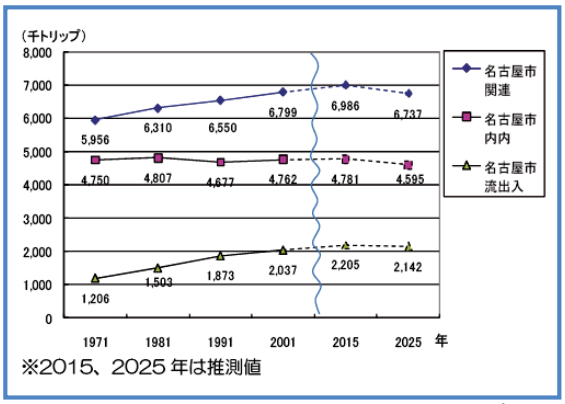
名古屋市の人口は、2025 年頃から緩やかに減少に転じ、少子高齢化も進行していくと推測されています。（図 2-1）

一方、名古屋市の将来トリップ数に関しては 2015 年頃までは増加しますが、その後減少に転じると推測されています。（図 2-2）



出典：名古屋市総務局

図 2-1 名古屋市の人口の推移



出典：中京都市圏パーソントリップ調査

図 2-2 名古屋市関連トリップ数の推移

安心・安全に対する危機感の増大

地震などの大規模災害、犯罪など、市民の安心・安全に対する不安や危機感が増大し、社会全体にあらゆる面で安心・安全に対するニーズが高まっており、名古屋市においても、中期戦略ビジョン策定時の市民アンケートでは、安心・安全に対する優先度が高くなっています。（図 2-3）

「まちづくりの視点」の優先度について		
1.人と人が交流し、支え合い、みんなでまちづくりを担っている【連携・自立】	4,078	54.5%
2.便利で快適な生活環境に囲まれ、やすらぎとうるおいが感じられる【快適】	5,318	71.1%
3.まちが元気でにぎわいがあり、活力に満ちている【活力】	3,695	49.4%
4.安全で不安を感じることなく、暮らしている【安心・安全】	6,550	87.6%
5.未来につながる人づくり・まちづくりに取り組んでいる【育み】	4,300	57.5%
6.まちに個性と魅力があふれ、人の心をひきつけている【魅力】	2,325	31.1%
7.一人ひとりが輝き、充実した毎日を過ごしている【いきいき】	3,195	42.7%
8.互いの立場を尊重し、信頼関係が築かれている【信頼】	3,901	52.2%
無回答	320	4.3%

出典：中期戦略ビジョン市民アンケート（平成 21 年）

図 2-3 名古屋市中期戦略ビジョン市民アンケートにおける「まちづくりの視点」の優先度

地域コミュニティの希薄化

町内会への加入者は年々減少しており、とくに都市部ではコミュニティの希薄化が顕著にみられます。（図 2-4）

一方、ＮＰＯや市民団体への参加など、社会参加に対する関心が高くなってきており、個人単位の活動でなく、地域を越えた共通の目的による横のつながりが拡大しています。（図 2-5）

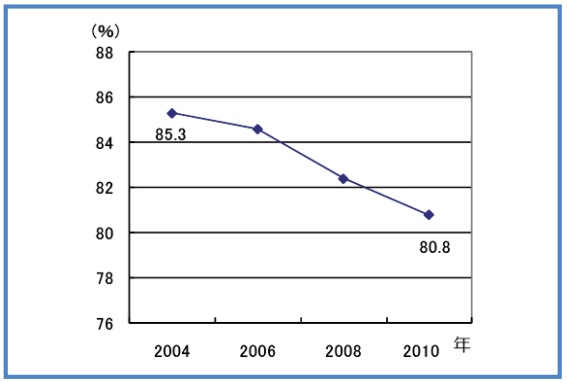


図 2-4 市内の町内会加入率

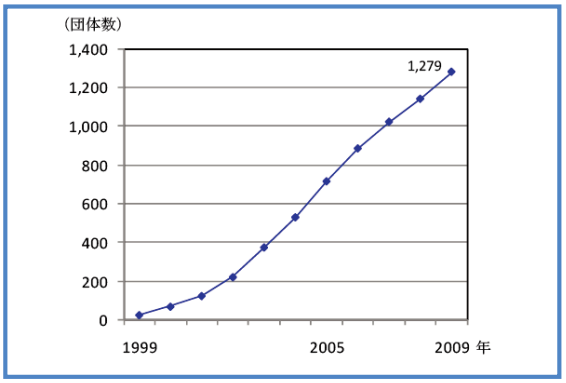
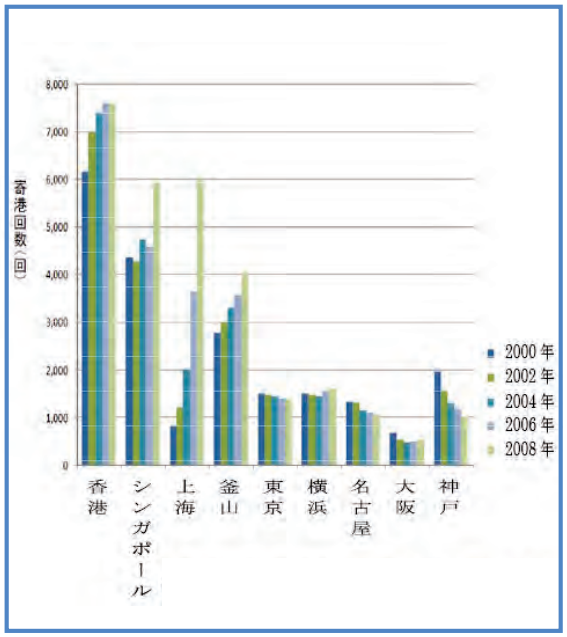


図 2-5 愛知県における NPO 認証数の推移

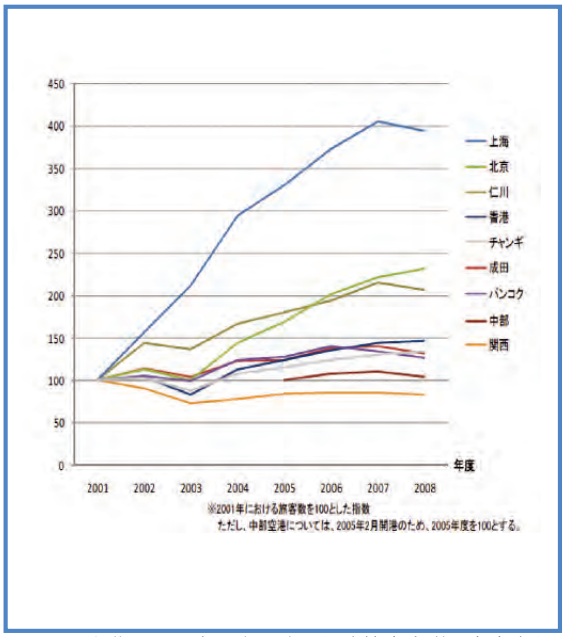
都市間競争の激化

社会や経済、人やモノのグローバル化が急速に進む中で、世界中の動きが活発になり、様々な分野で国際的な都市間競争が激しくなっています。（図 2-6、7）



出典：Lloyd’ｓデータより国土技術政策総合研究所作成

図 2-6 欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移



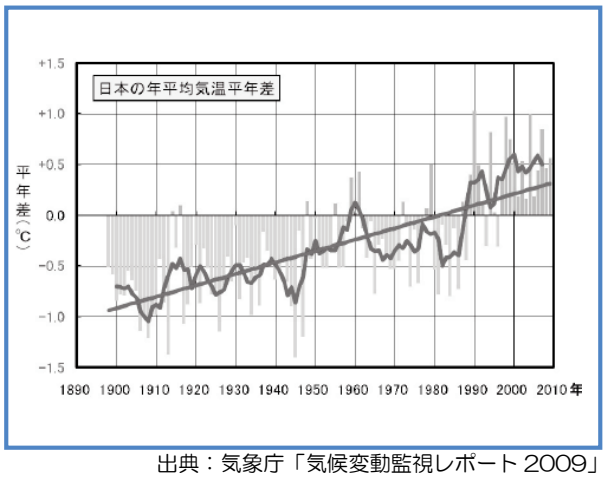
出典：国土交通省　成長戦略策定会議　参考資料

図 2-7 アジアの主要空港における旅客数の推移

地球環境問題の深刻化

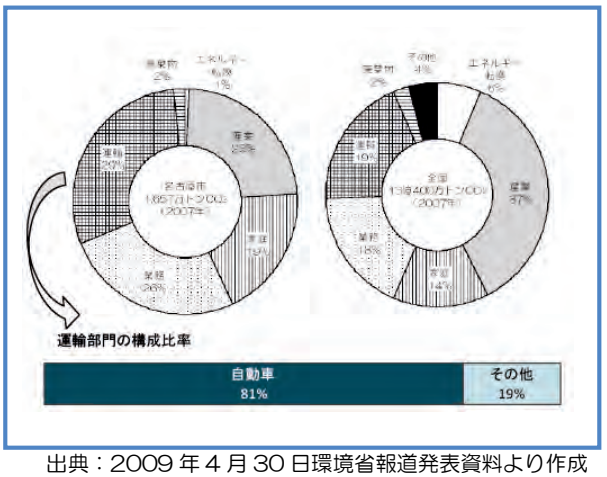
気候変動の進行により、記録的な猛暑をはじめ、寒波や干ばつ、集中豪雨など、異常気象の頻度が増加する可能性が非常に高いといわれています。また一方で、化石燃料の枯渇が懸念され、エネルギーの転換を進めていく必要があり、交通をはじめとするまちづくり全体で低炭素化を目指すことが重要です。（図 2-8）

名古屋市は、政令市で比較すると駅密度が比較的高いにもかかわらず、運輸部門の二酸化炭素排出量が多く、その中でも自動車からの排出が約８割を占めています。（図 2-9）



出典：気象庁「気候変動監視レポート 2009」

図 2-8 日本の年平均気温平年差

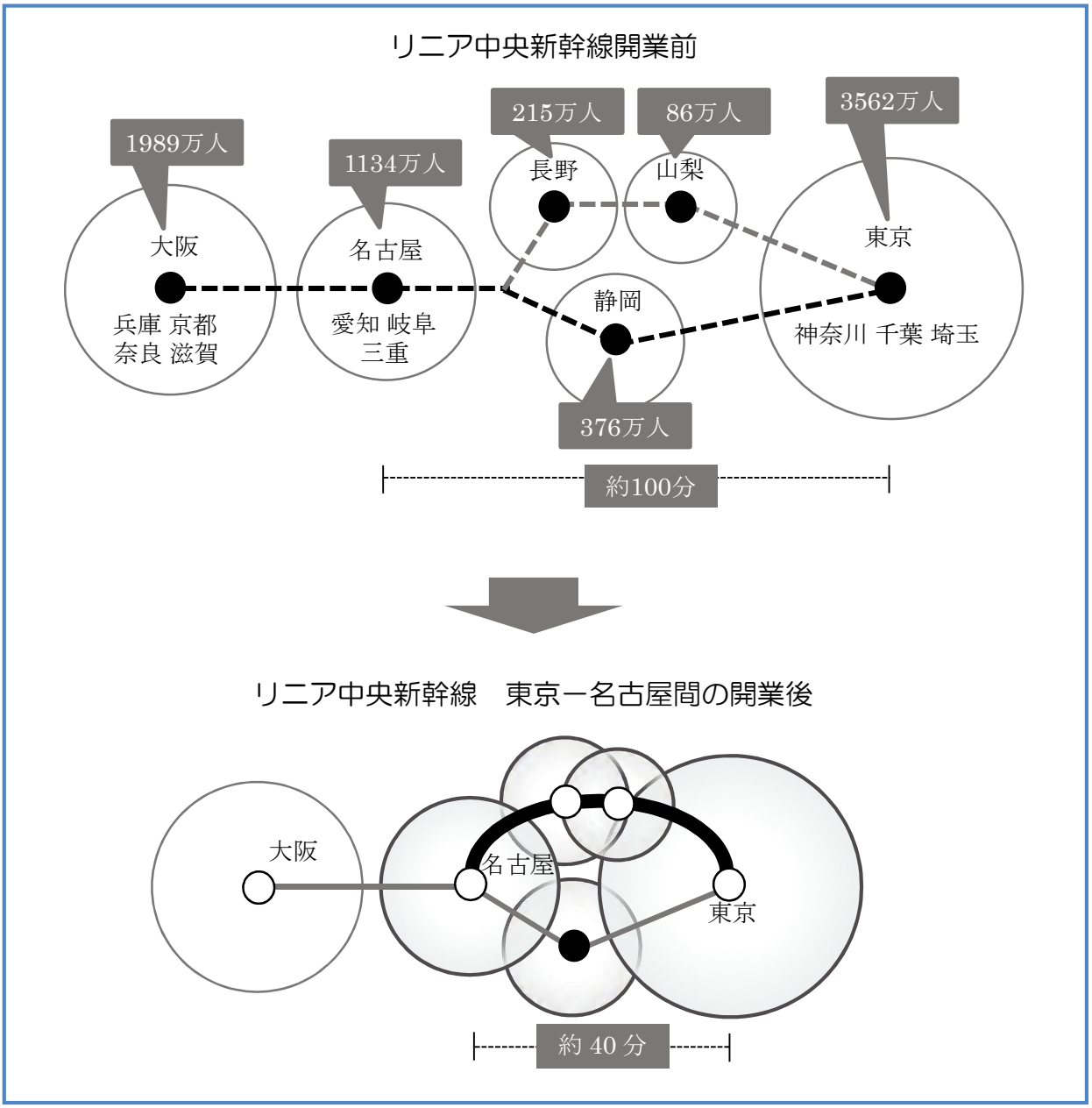


出典：2009 年 4 月 30 日環境省報道発表資料より作成

図 2-9 名古屋市の二酸化炭素排出量の割合

リニア中央新幹線の開業

平成 39（2027）年度にリニア中央新幹線の東京－名古屋間の開業が予定されています。平成 57（2045）年に予定されている東京－大阪間の全線開業までは、名古屋が暫定的な終着駅となります。現在新幹線により約 100 分で結ばれている東京－名古屋間は、約 40 分で結ばれることになり、移動時間が大幅に短縮されます。このようなことから、首都圏の約 3,500 万人とあわせて、大きな新しい交流圏が形成されると考えられます。首都圏とのつながりが深まる期待と、人口や経済活動が吸い取られるストロー現象の懸念があります。



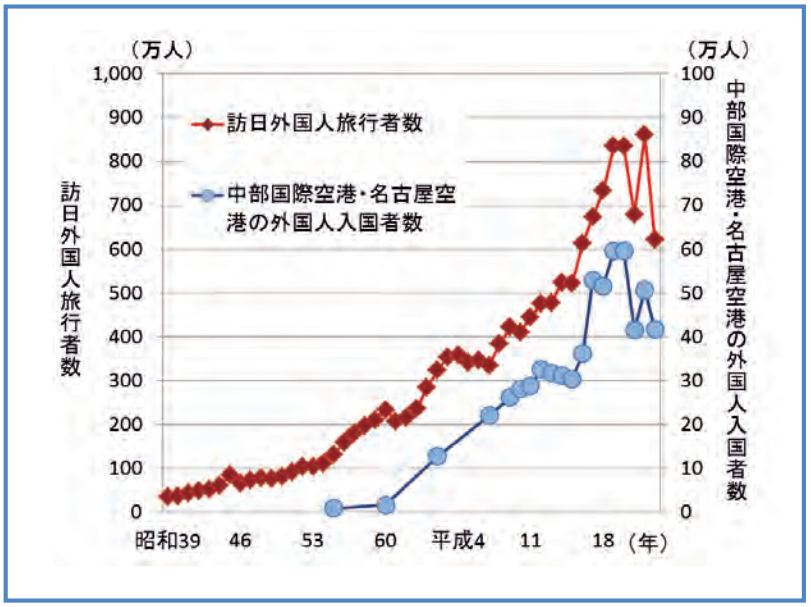
出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会資料より名古屋市作成

図 2-10 大きな新しい交流圏のイメージ図

グローバル化の進展

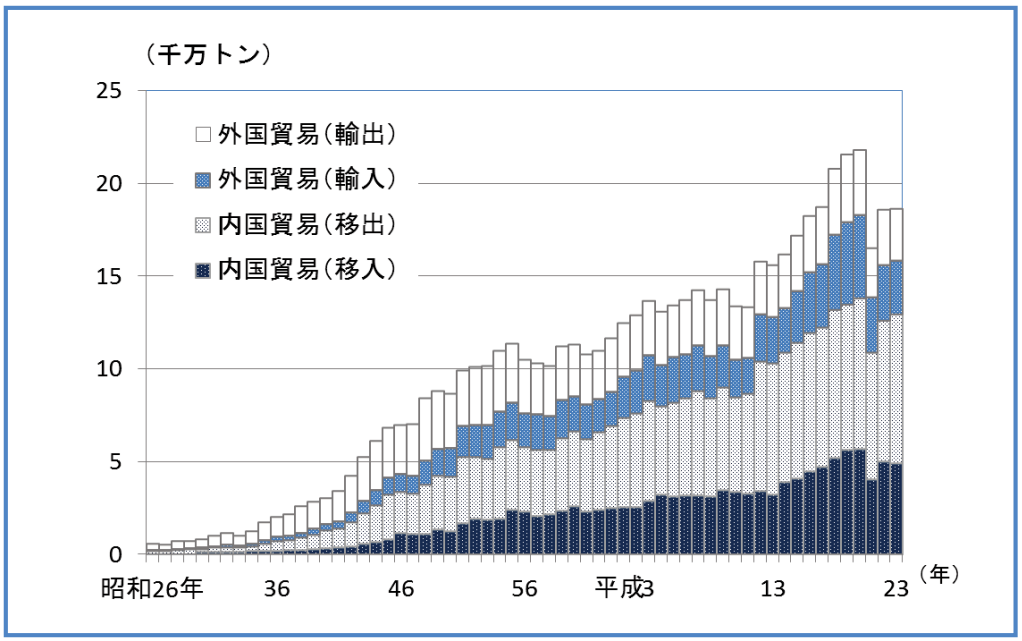
国家や地域の境界を越えて、地球規模で人、物、資金や情報の移動が拡大し、相互依存が深まるグローバル化が進展しています。

経済分野においては、国際的分業の進展、企業の海外進出や多国籍企業の展開がすすむ中で、一国における問題が世界に影響を及ぼすなど、その依存関係はより深まっています。さまざまな規制が緩和される中、国境を越えた都市間競争はさらに厳しいものとなっています。



出典：日本政府観光局「出国日本人数動向」 法務省「出入国管理統計」より名古屋市作成

図 2-11 訪日外国人旅行者数等の推移



出典：名古屋港管理組合「名古屋港統計年報」

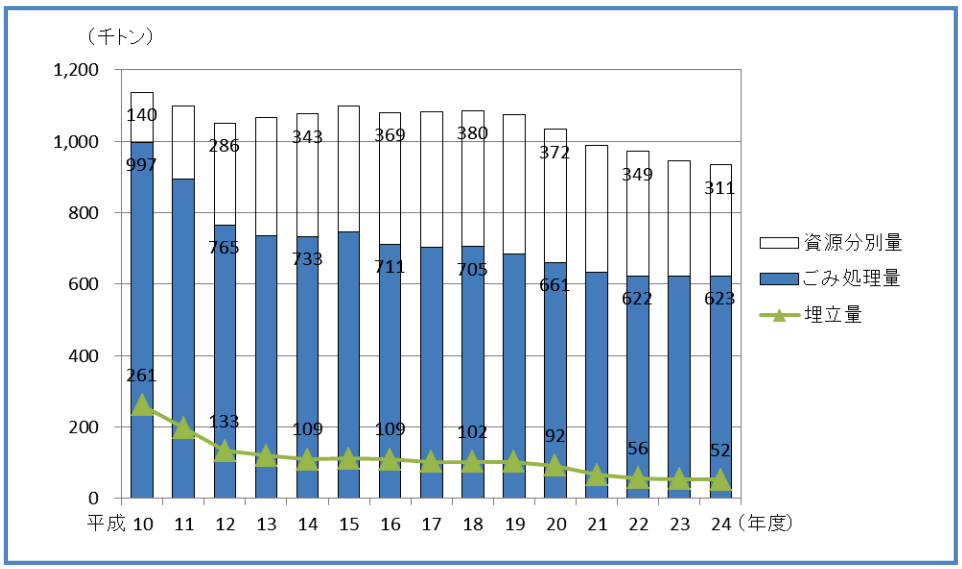
図 2-12 名古屋港取扱貨物量の推移

環境問題の多様化

市民活動や社会活動を通じて環境にさまざまな負荷を与えており、持続可能性の点からも懸念が生じています。

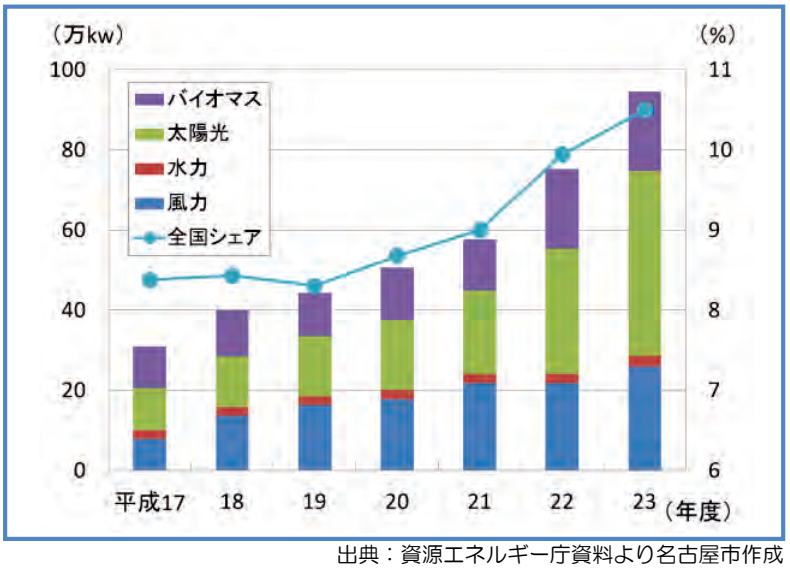
かつて深刻な状況にあった本市の大気や水質は全般的には改善傾向にあり、また処分場確保の困難から問題となったごみ処理量はピーク時の約 6 割となり、市民・事業者との取り組みにより一定の成果をあげてきました。

一方で都市化の進展や生活様式の変化などにより、緑地など身近な自然の減少、外来種による生態系への影響といった問題が生じています。大気中の二酸化炭素濃度は増加し、平均気温が上昇している中、本市は特にヒートアイランド現象により、その上昇幅が大きくなっています。また、東日本大震災以後、省エネルギーや再生可能エネルギーの重要性がさらに高まっています。



出典：名古屋市作成

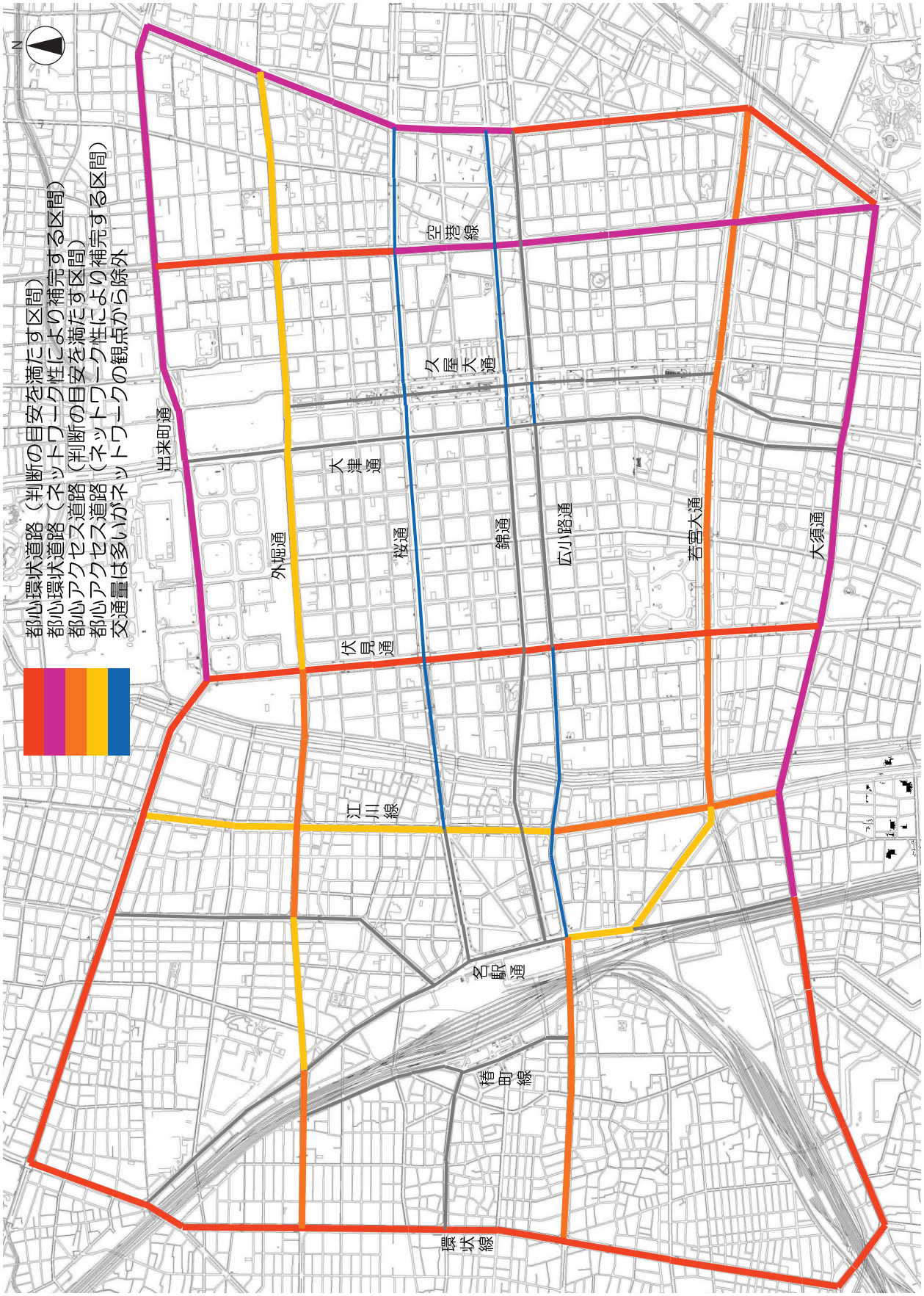
図 2-13 本市におけるごみ処理量の推移



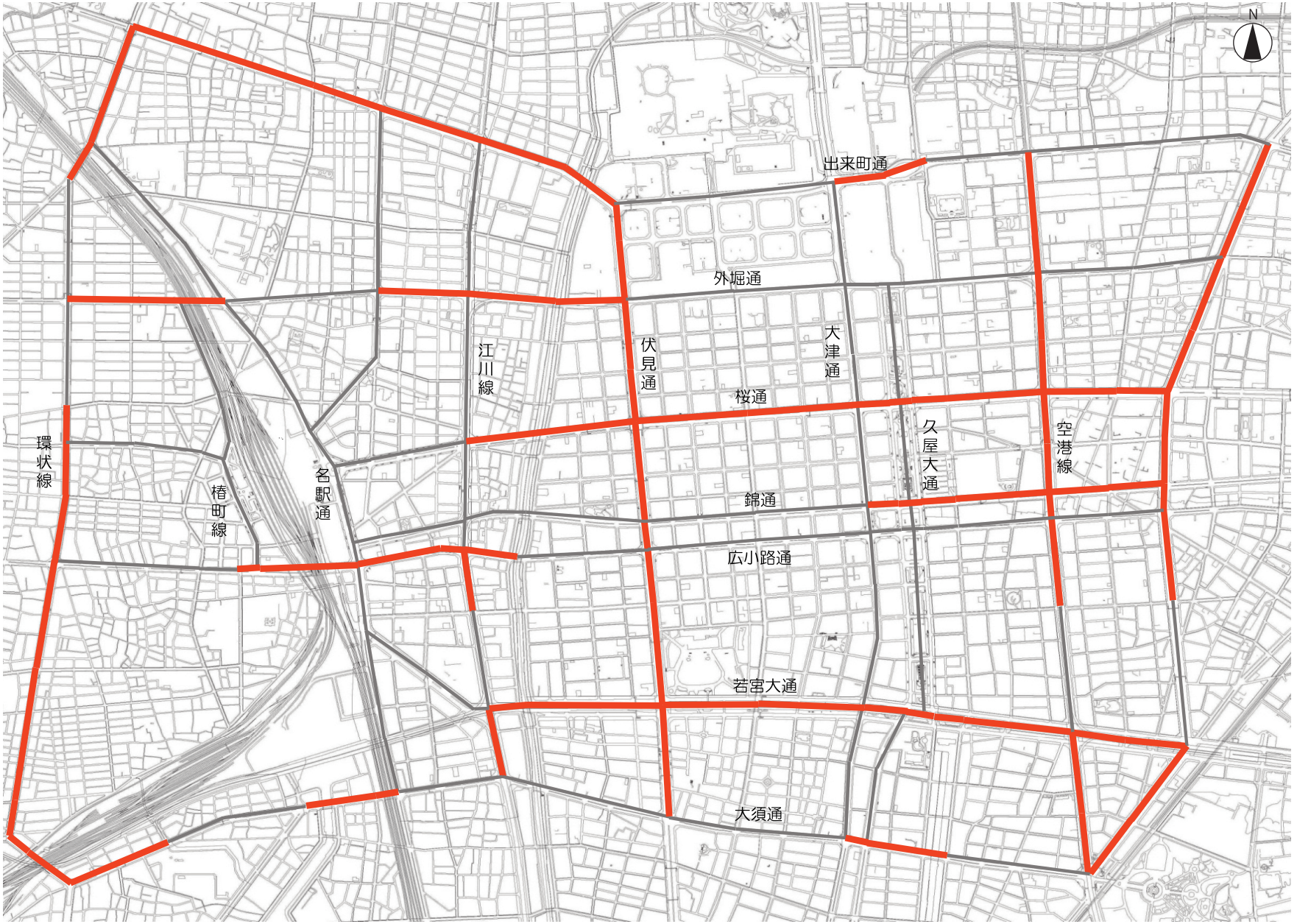
出典：資源エネルギー庁資料より名古屋市作成

図 2-14 中部地域における新エネルギーの導入状況の推移

3　幹線道路の機能整理


N
都心環状道路（判断の目安を満たす区間）
都心環状道路（ネットワーク性により補完する区間）
都心アクセス道路（判断の目安を満たす区間）
都心アクセス道路（ネットワーク性により補完する区間）
交通量は多いがネットワークの観点から除外
出来町通
外堀通
大津通
桜通
伏見通
江川線
名駅通
椿町線
環状線
空港線
久屋大通
錦通
広小路通
若宮大通
大須通

交通量



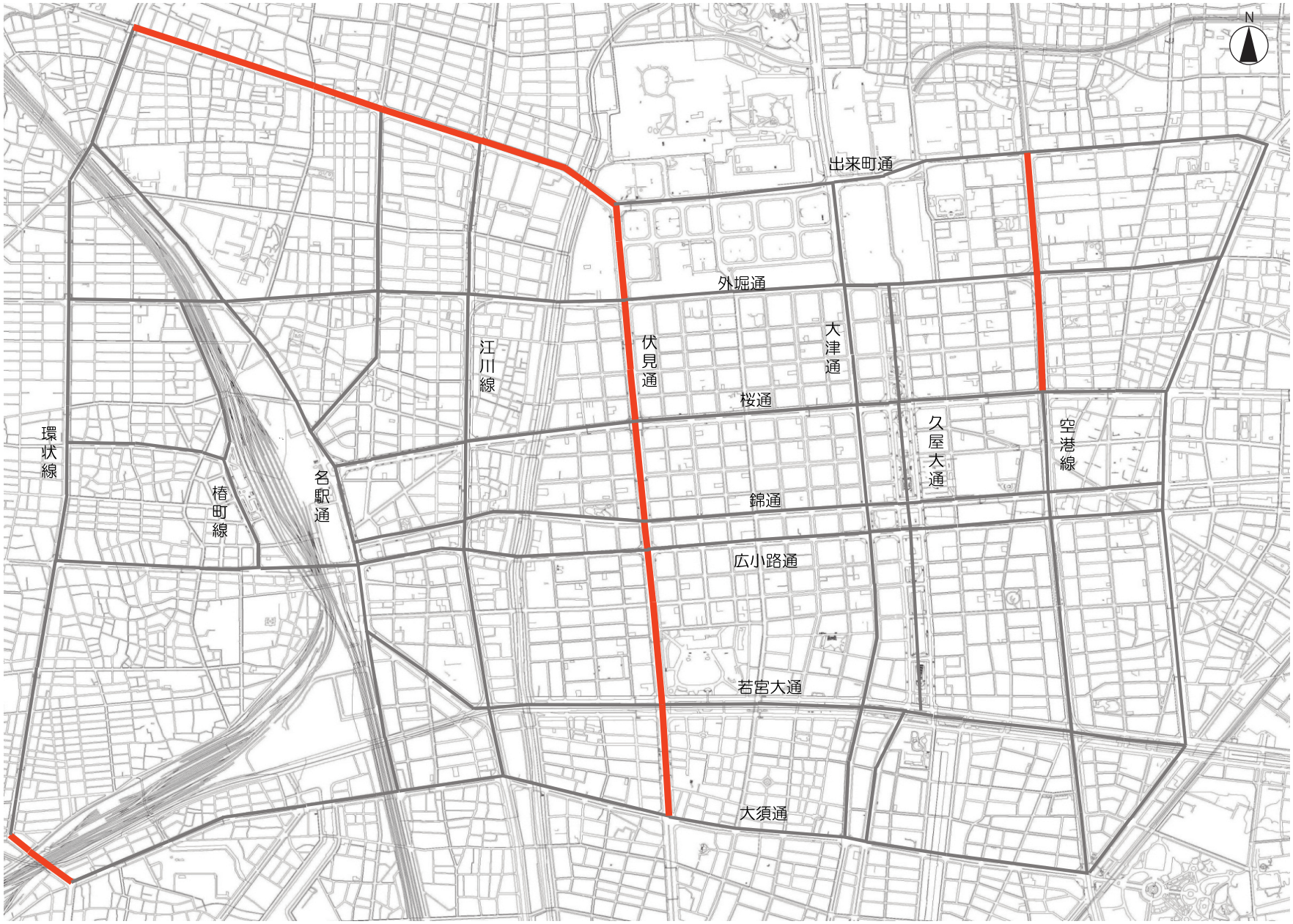
※　再配分の影響シミュレーション時の現況再現結果のデータのうち、平日２４時間交通量が、４車線分の交通容量相当以上（3.48万台以上）ある区間

通過交通



※　再配分の影響シミュレーション時の現況再現結果の平日２４時間交通量データのうち、起終点ともに都心部外の通過交通が全体の交通に占める割合が、起終点のどちらかが都心部にある目的交通の倍以上（通過交通2/3以上）ある区間

広域交通

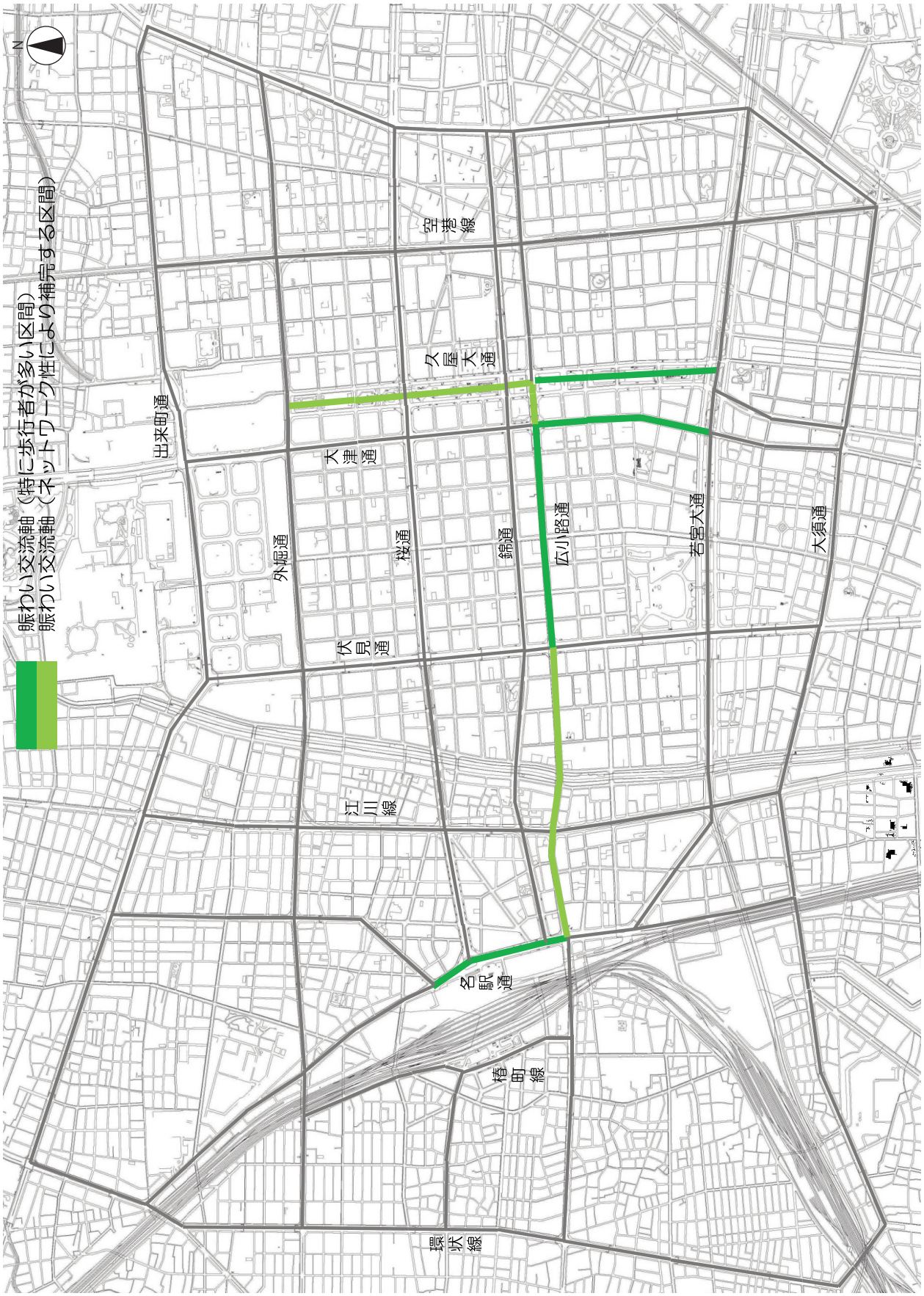


※　再配分の影響シミュレーション時の現況再現結果のデータのうち、起終点のどちらかが市域外で他方が都心部外の平日２４時間交通量が、２車線分の交通容量相当以上（1.74万台以上）ある区間

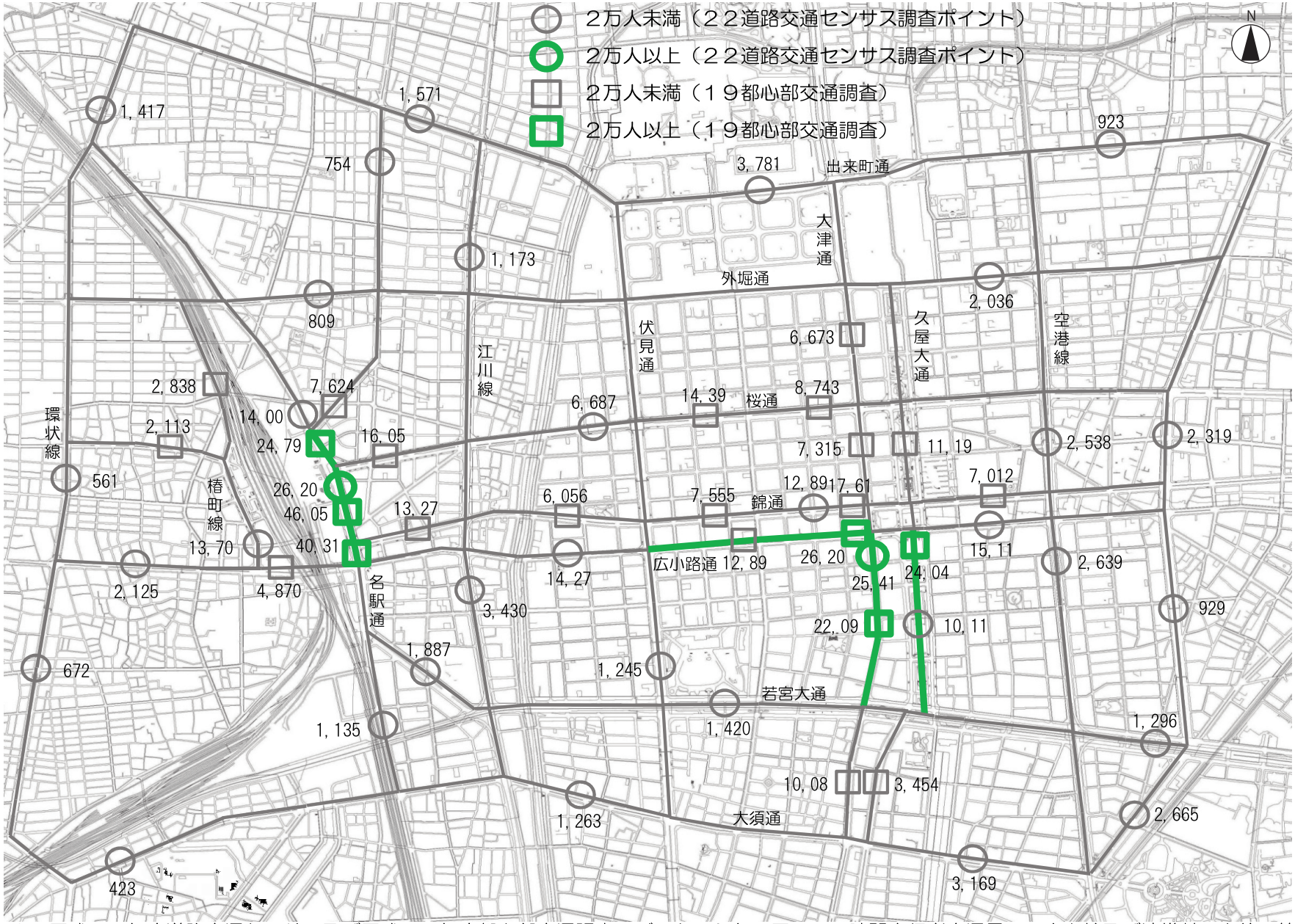


※　平成２２年度道路交通センサスのデータのうち、平日１２時間大型車交通量を都心直近の昼夜率1.45で２４時間換算した交通量が、普通車への換算（換算率2.0倍）により１車線分の交通容量相当以上（4,350台以上）ある区間

4　賑わい交流軸

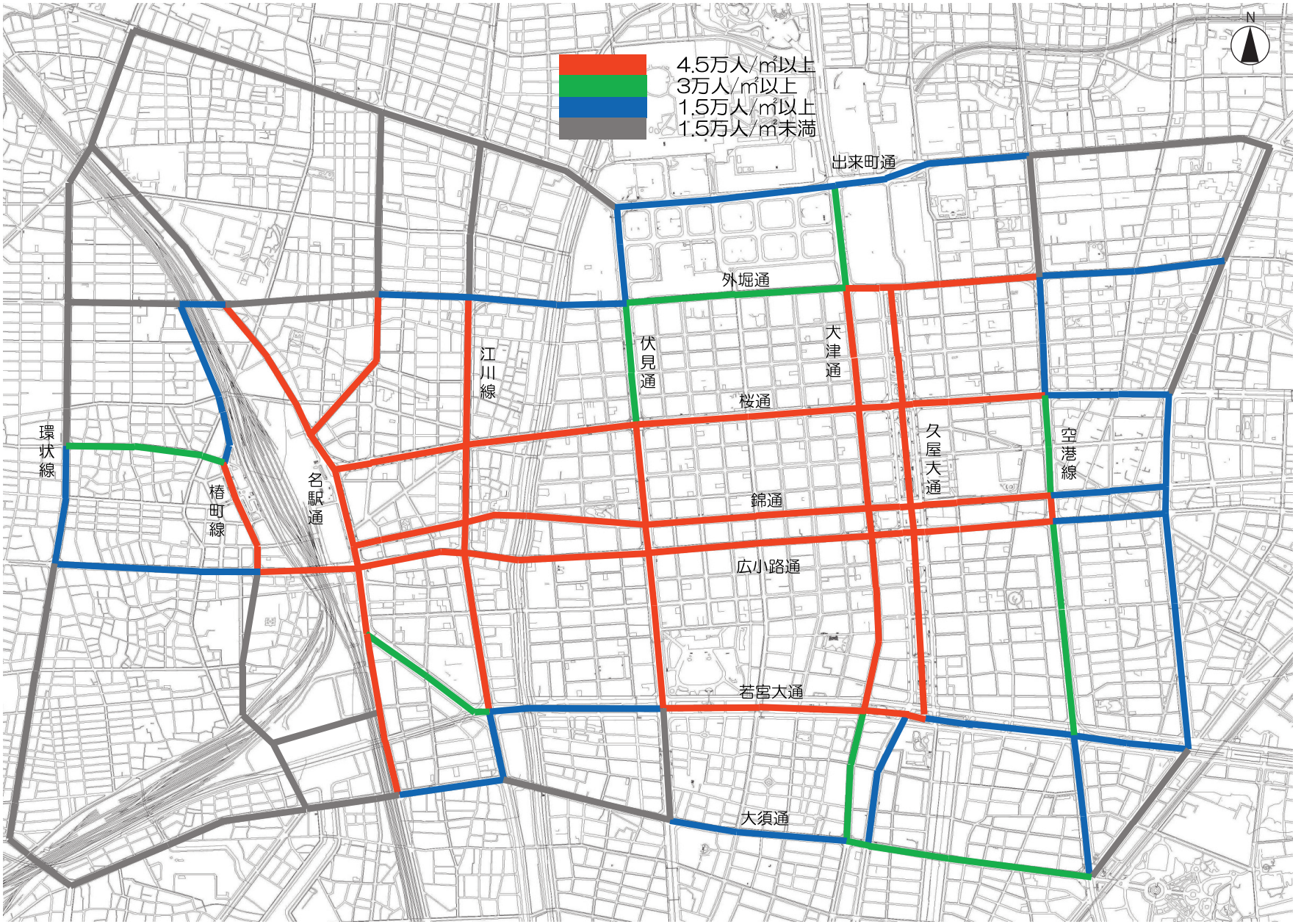

N
賑わい交流軸（特に歩行者が多い区間）
賑わい交流軸（ネットワーク性により補完する区間）
出来町通
外堀通
大津通
桜通
伏見通
錦通
広小路通
若宮大通
大須通
久屋大通
究港線
江川線
名駅通
椿町線
環状線

歩行者交通量

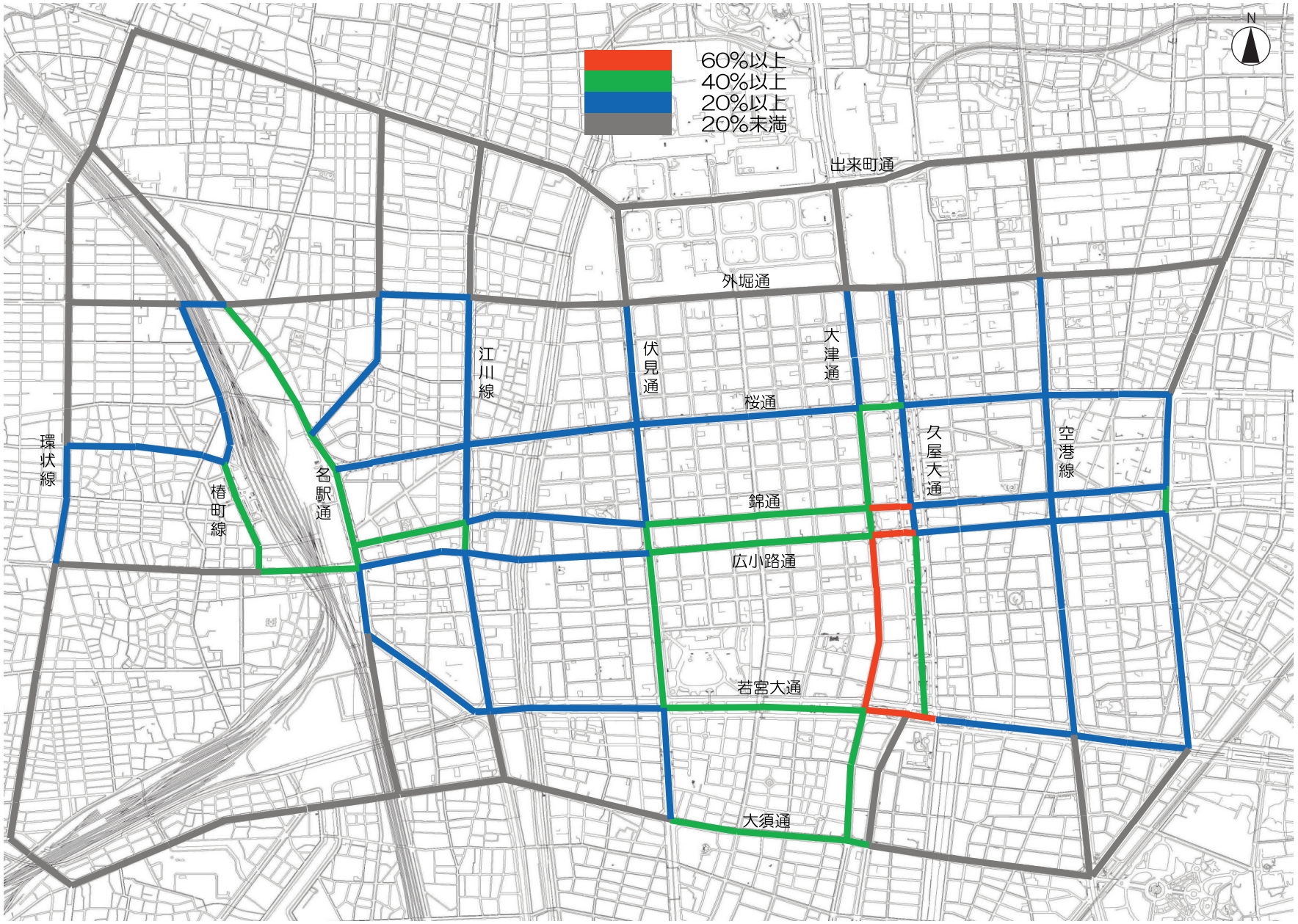


※　平成２２年度道路交通センサス及び平成１９年度都心部交通調査のデータのうち、平日１２時間歩行者交通量で、中心核及び連携軸で上位１箇所づつ（栄地区は大津通及び久屋大通が同等の交通量であったため２箇所）

＜参考＞ 従業者人口密度


4.5万人/㎡以上
3万人/㎡以上
1.5万人/㎡以上
1.5万人/㎡未満
N
出来町通
外堀通
伏見通
大津通
江川線
桜通
環状線
椿町線
名駅通
久屋大通
空港線
錦通
広小路通
若宮大通
大須通

＜参考＞賑わい関連施設割合



5　空間再配分見直しによる自動車交通流への影響予測

本予測は、賑わい交流軸の区間の通行止めや車線減による影響の範囲や程度を予測し、他の路線で数量的に交通処理が可能かどうかを探る目的で行ったもので、これを持って通行止めや車線減の妥当性を評価するものではありません。今後、さらに詳細な予測や交通処理可能量を低減させている要因の除外策等影響緩和策の検討を行っていきます。また、路面公共交通の充実や自転車走行・歩行の安心・安全な環境の視点から車線減等が行われる場合にもさらに詳細な予測を行います。

影響予測について

○道路の新設等をする際に、影響・効果予測に使用する交通量シミュレーションシステムを用いて予測しています。

○設定した道路の将来交通量と、その一部の区間を通行止めや車線減した場合の、当該道路や周辺道路の交通量の変化（増減量）が予測できます。

○交通量の変化と併せて、それぞれの道路の混雑の程度が把握できます。

○シミュレーションは、１日単位の交通量で予測を行います。１日の交通量は時間により変化するため、その道路を通行可能と想定される時間単位の交通容量をもとに、ピーク時間帯はそのまま、それ以外の時間帯は交通量の変化に比例して減らして１日の交通容量を設定しています。これにより、ピーク時間帯も含めた混雑の予測が可能なものとなっています。

本予測の限界

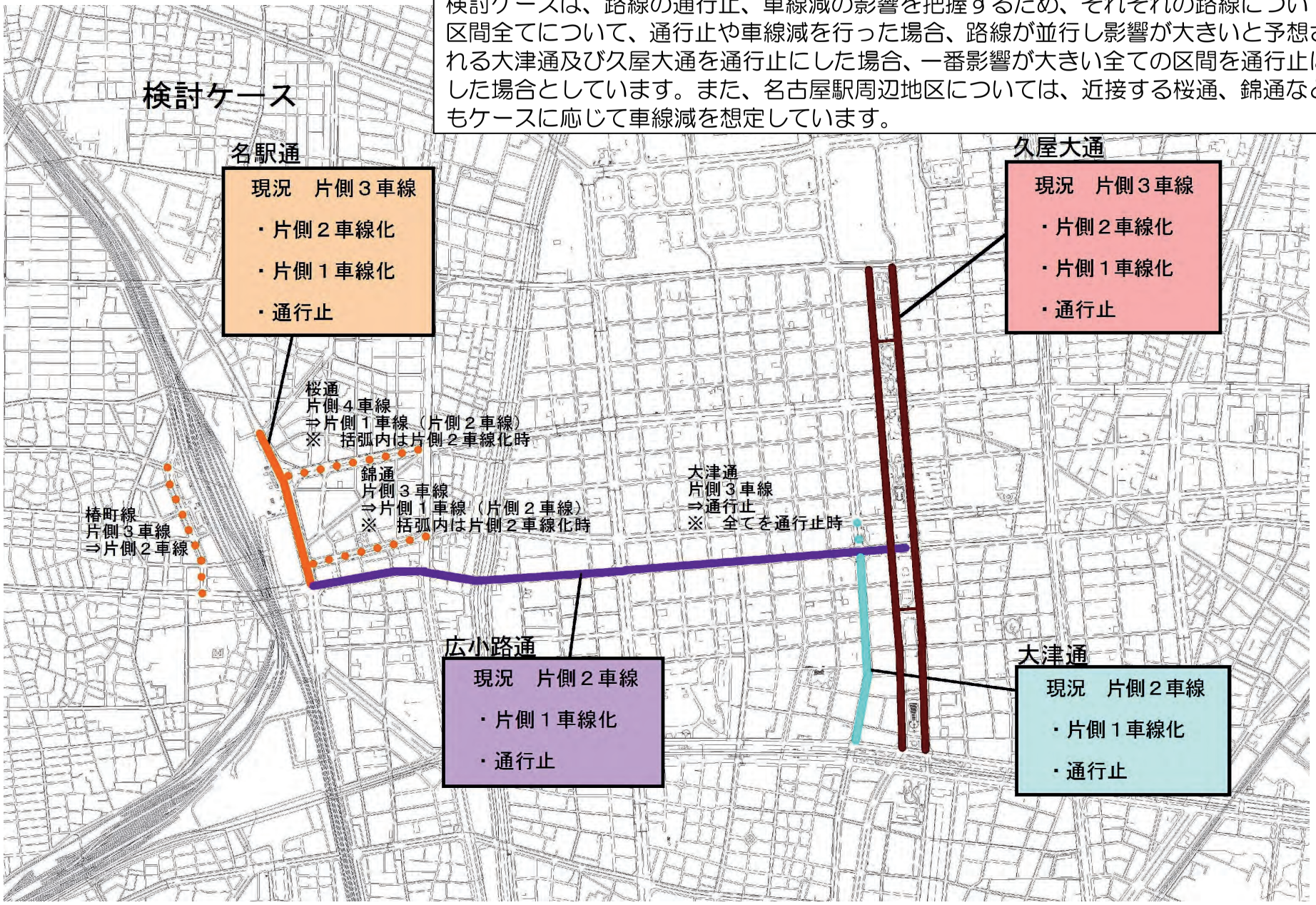
○自動車交通データは、道路の将来交通量予測などの際に使われるパーソントリップ調査（ＰＴ）に基づく中京都市圏のデータを使用しています。このデータには休日のデータがないため、平日のデータのみに基づいて推計を行い、休日の状況は予測できていません。

○片側２車線以上の道路と、車線区分のある片側１車線の道路をネットワークとして設定しています。車線区分のない狭い道路や一方通行の道路はシミュレーションで設定していないため、実際の車の動きが十分に再現できていない部分があります。

○道路の交通容量は、道路条件をふまえ、一般的に通行可能と想定される交通量を設定しています。次のような特定の要因による道路混雑への影響は反映されていません。

- 駐車場の待ち行列や出入りによる車線の占拠や速度の低下
- バス、タクシーなどの停車やターミナル等への出入りによる速度の低下
- 路線バスの運行など、所要時間等により単純に他路線に移行しない車の存在　など

検討ケースは、路線の通行止、車線減の影響を把握するため、それぞれの路線について区間全てについて、通行止や車線減を行った場合、路線が並行し影響が大きいと予想される大津通及び久屋大通を通行止にした場合、一番影響が大きい全ての区間を通行止にした場合としています。また、名古屋駅周辺地区については、近接する桜通、錦通などもケースに応じて車線減を想定しています。



再配分の影響予測

路線と区間 / 事　項	名駅通 ＜中央郵便局～笹島＞ （現況：片側３車線）	広小路通 ＜笹島～広小路久屋東＞ （現況：片側２車線）
再配分の影響予測 （シミュレーション結果）	＜片側２車線化＞ ●「混雑」は発生しない。 ＜片側１車線化＞ ●錦通及び椿町線の一部が「やや混雑」する。 ＜通行止＞ ●外堀通及び椿町線の一部区間が「やや混雑」する。	＜片側１車線化＞ ●当該路線の名駅通～堀川間、及び久屋交差点付近が「混雑」、又は「やや混雑」する。 ＜通行止＞ ●錦通、大津通、本町通の短区間が「やや混雑」する。

路線と区間 / 事　項	大津通 ＜栄～矢場町＞ （現況：片側２車線）	久屋大通 ＜久屋橋～若宮大通久屋＞ （現況：片側３車線）
再配分の影響予測 （シミュレーション結果）	＜片側１車線化＞ ●当該区間が「やや混雑」する。 ＜通行止＞ ●「混雑」は発生しない。	＜片側２車線化＞ ●「混雑」は発生しない。 ＜片側１車線化＞ ●当該区間の南側及び大津通の南側が「やや混雑」する。 ＜通行止＞ ●栄交差点付近及び大津通の南側が「やや混雑」する。

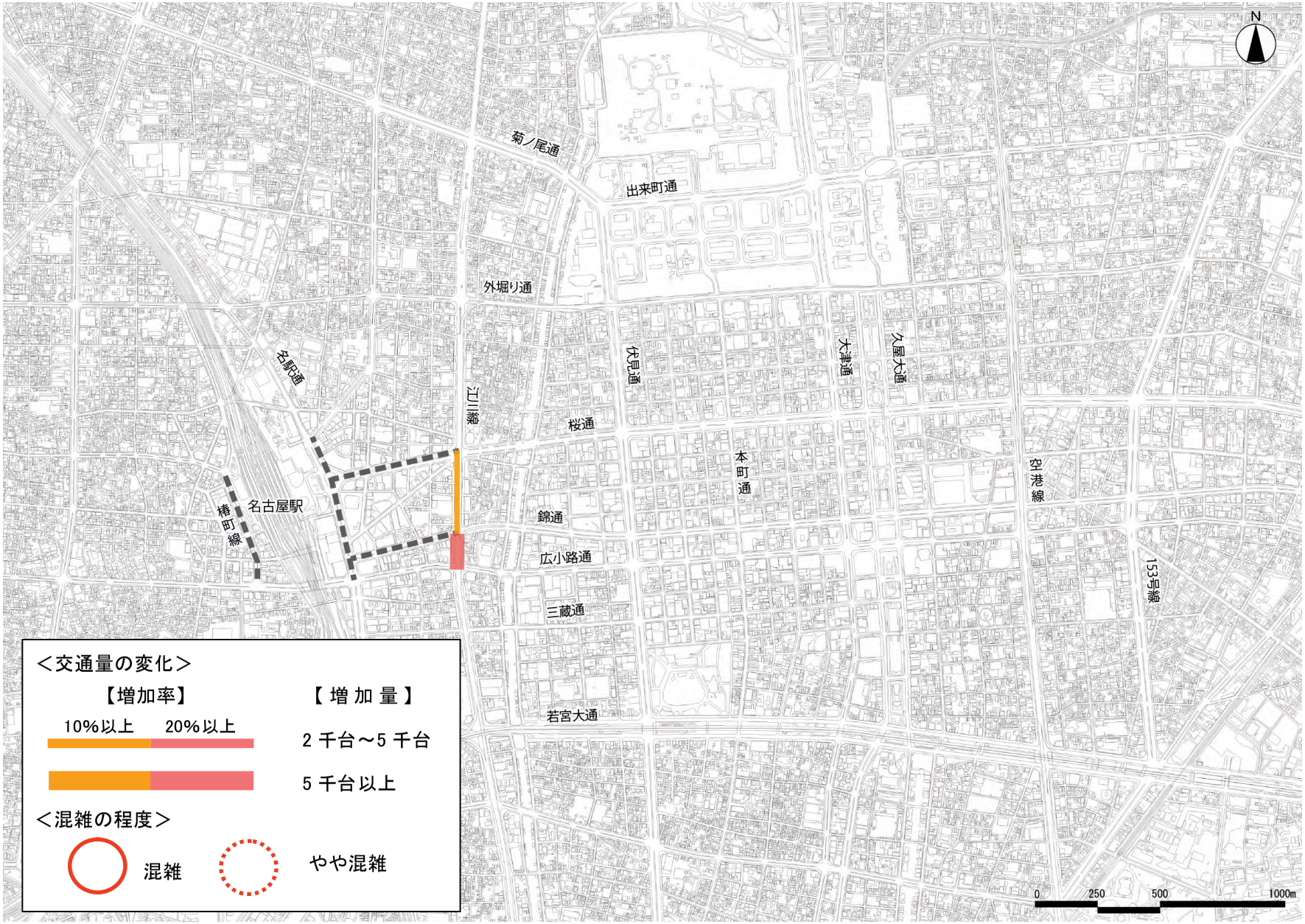
路線と区間 / 事　項	大津通＋久屋大通	全路線
再配分の影響予測 （シミュレーション結果）	＜通行止＞ ●広小路通及び本町通の一部区間が「混雑」、又は「やや混雑」する。	＜通行止＞ ●本町通、三蔵通、空港線、外堀通、大須通及び椿町線の一部区間が「混雑」、又は「やや混雑」する。

※　「混雑の程度」について

「やや混雑」 … ピーク時間帯に１～２時間程度、混雑する可能性がある状態（混雑度 1～1.25）

「混雑」　　… 混雑が、ピーク時間帯だけでなく日中連続的に発生する可能性が高い状態（混雑度 1.25～）

名駅通を再配分した場合（名駅通片側２車線）



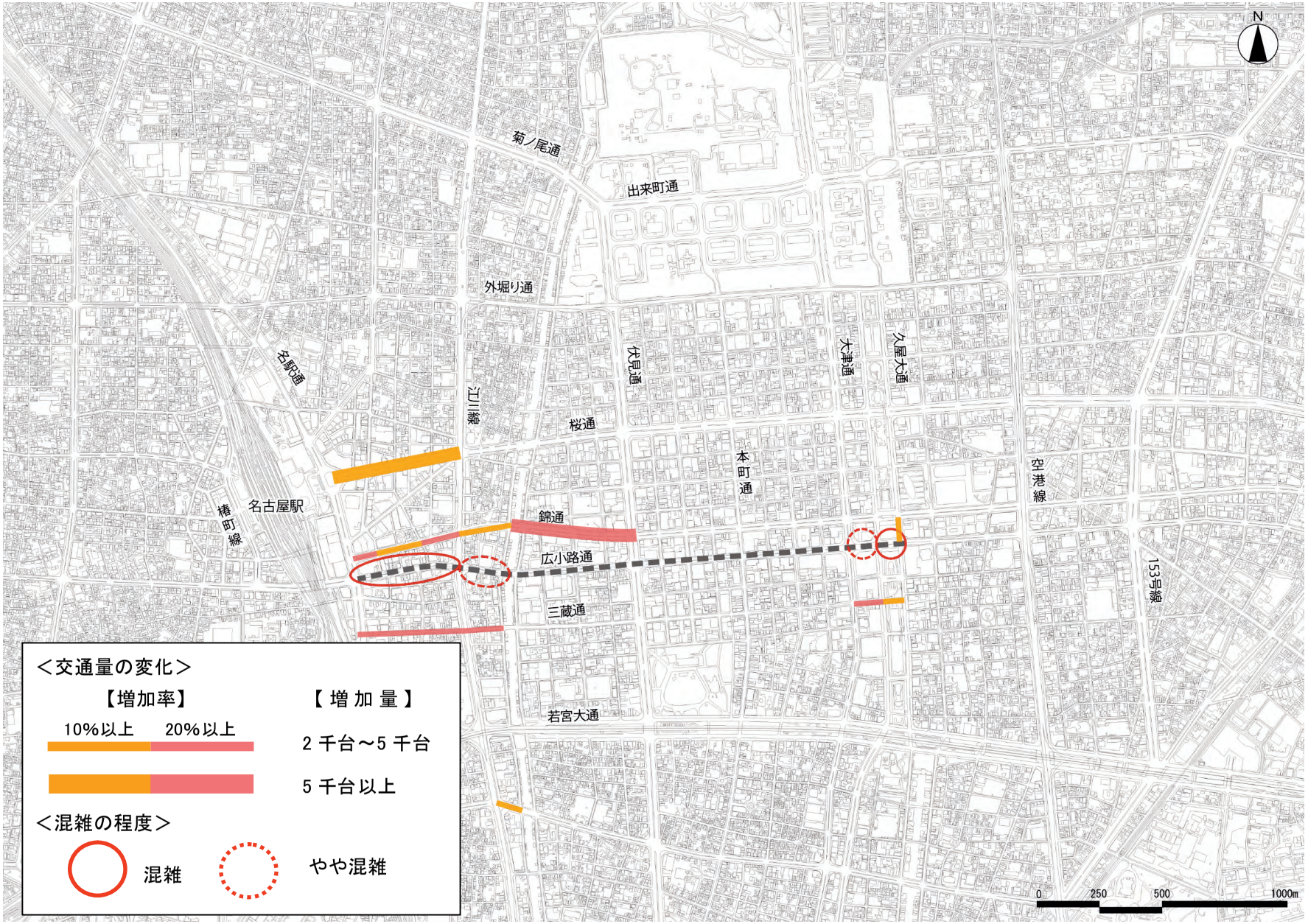
名駅通を再配分した場合（名駅通片側１車線）



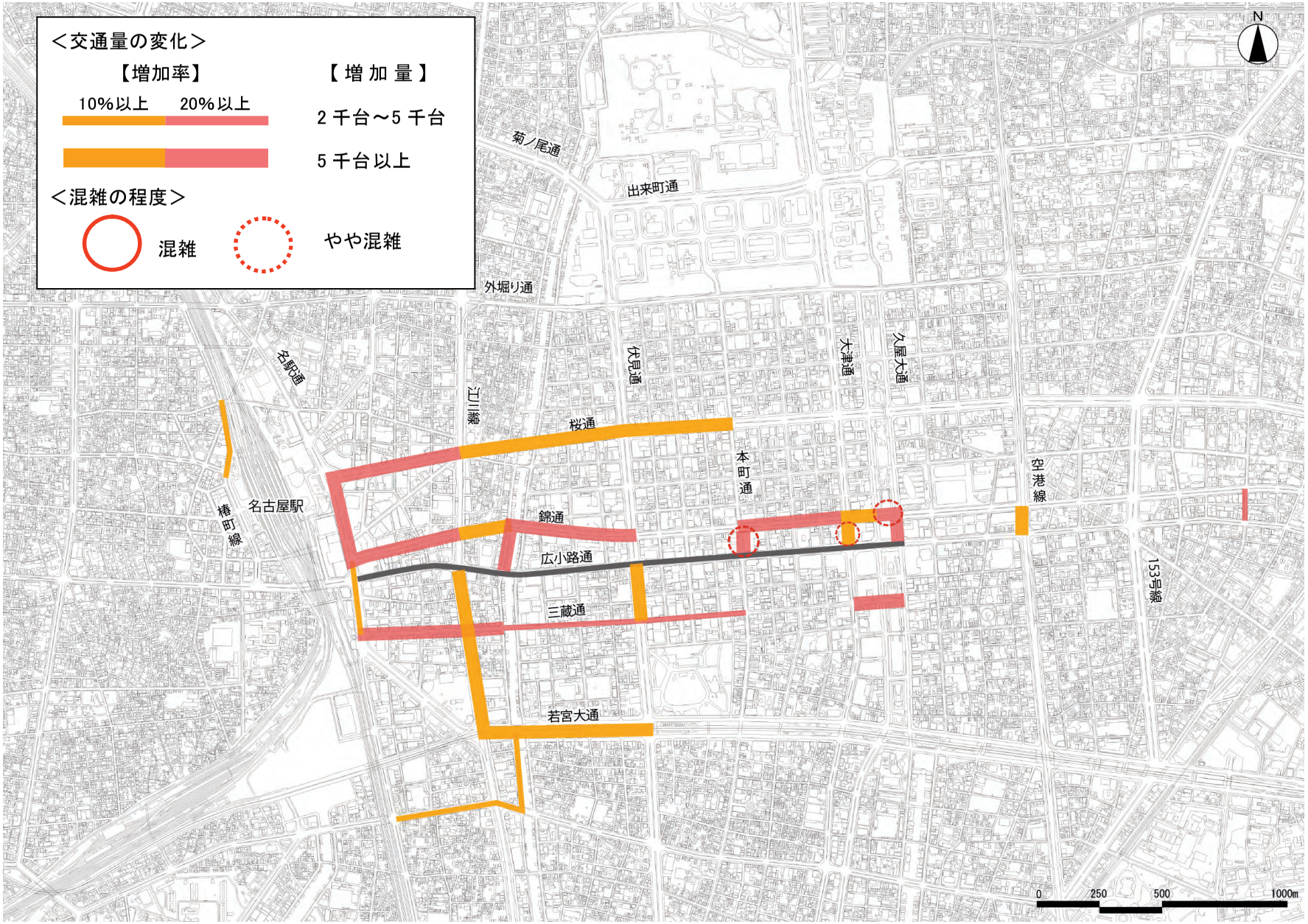
名駅通を再配分した場合（通行止）



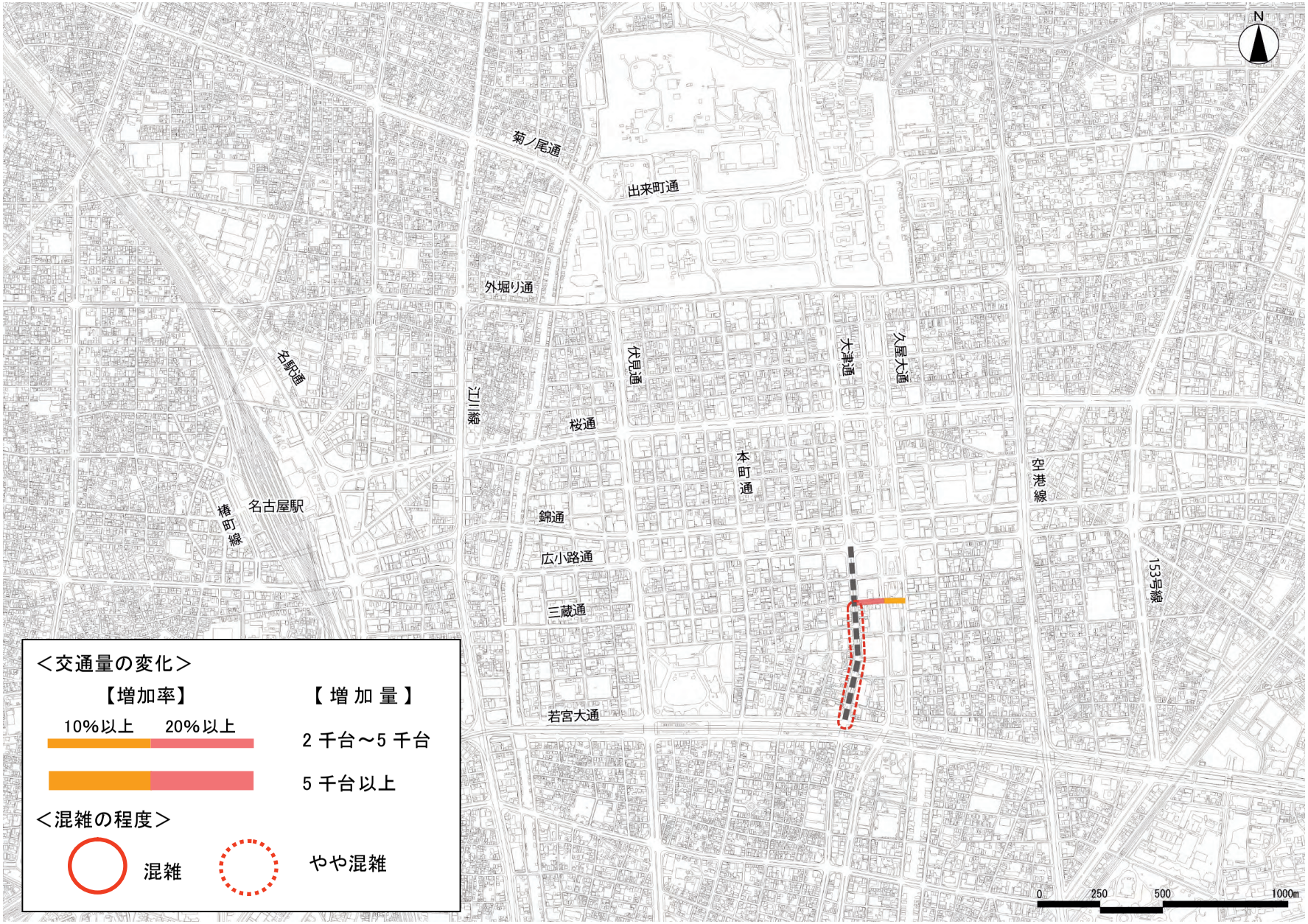
広小路通を再配分した場合（片側１車線化）



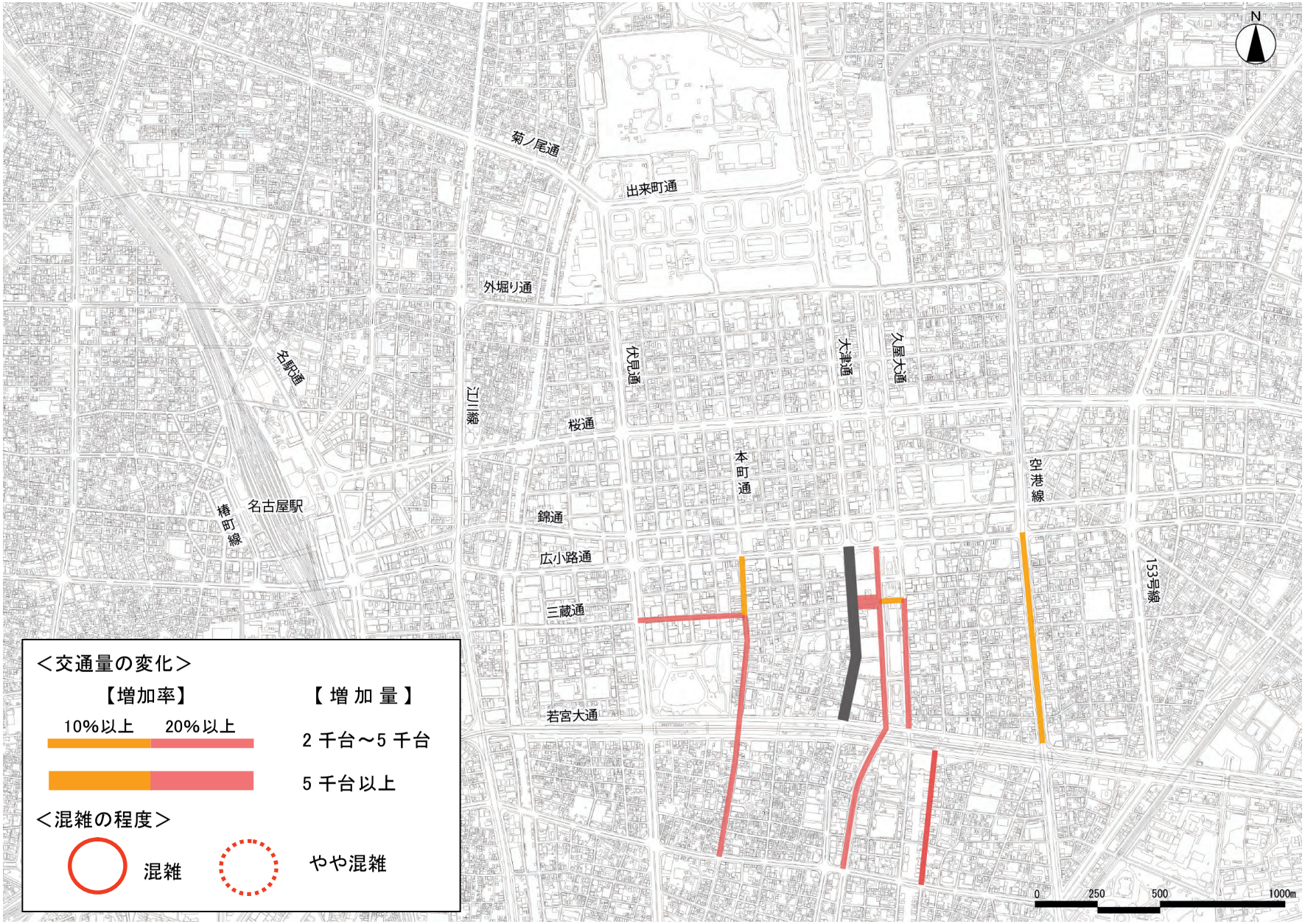
広小路通を再配分した場合（通行止）



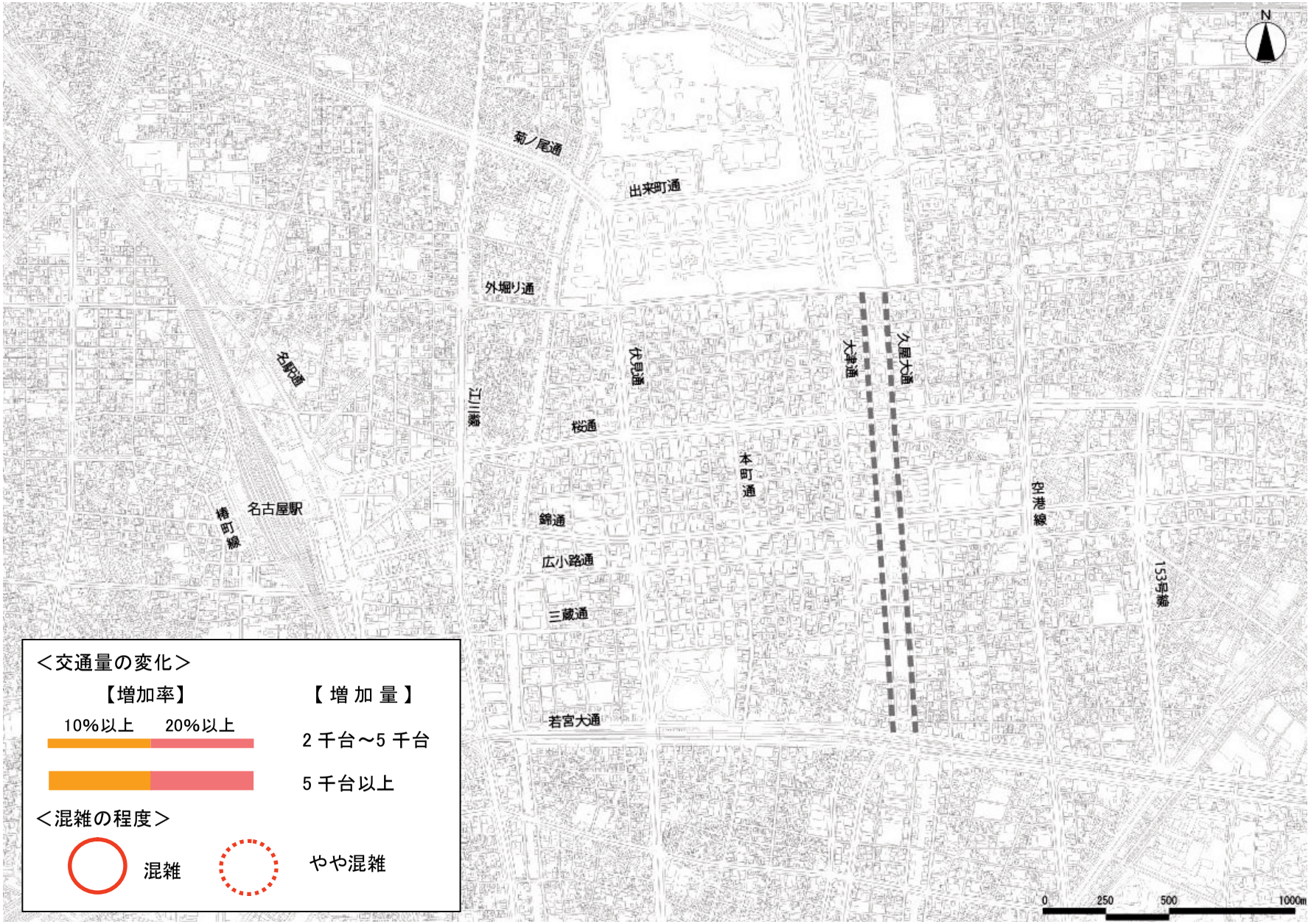
大津通を再配分した場合（片側１車線化）



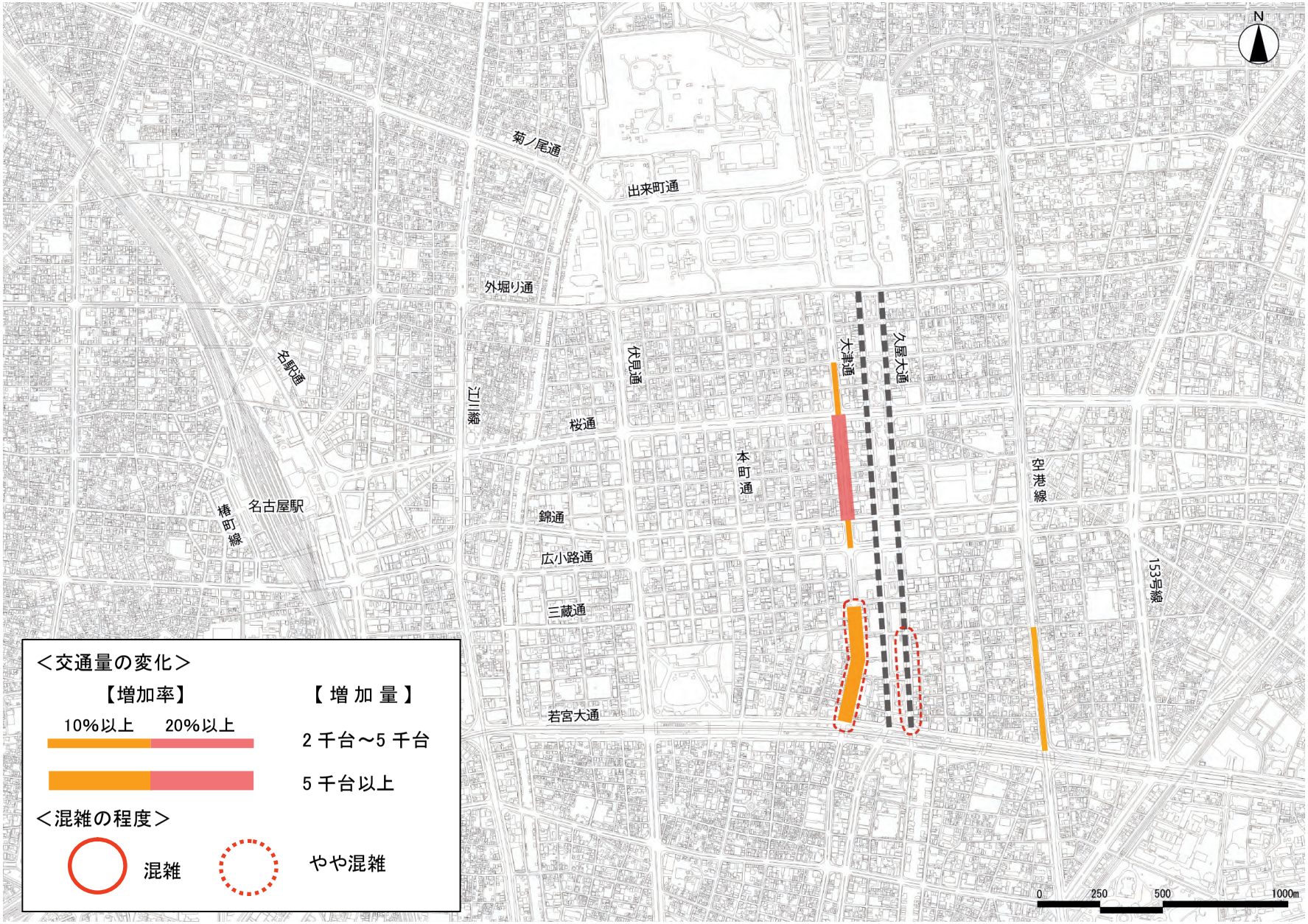
大津通を再配分した場合（通行止）



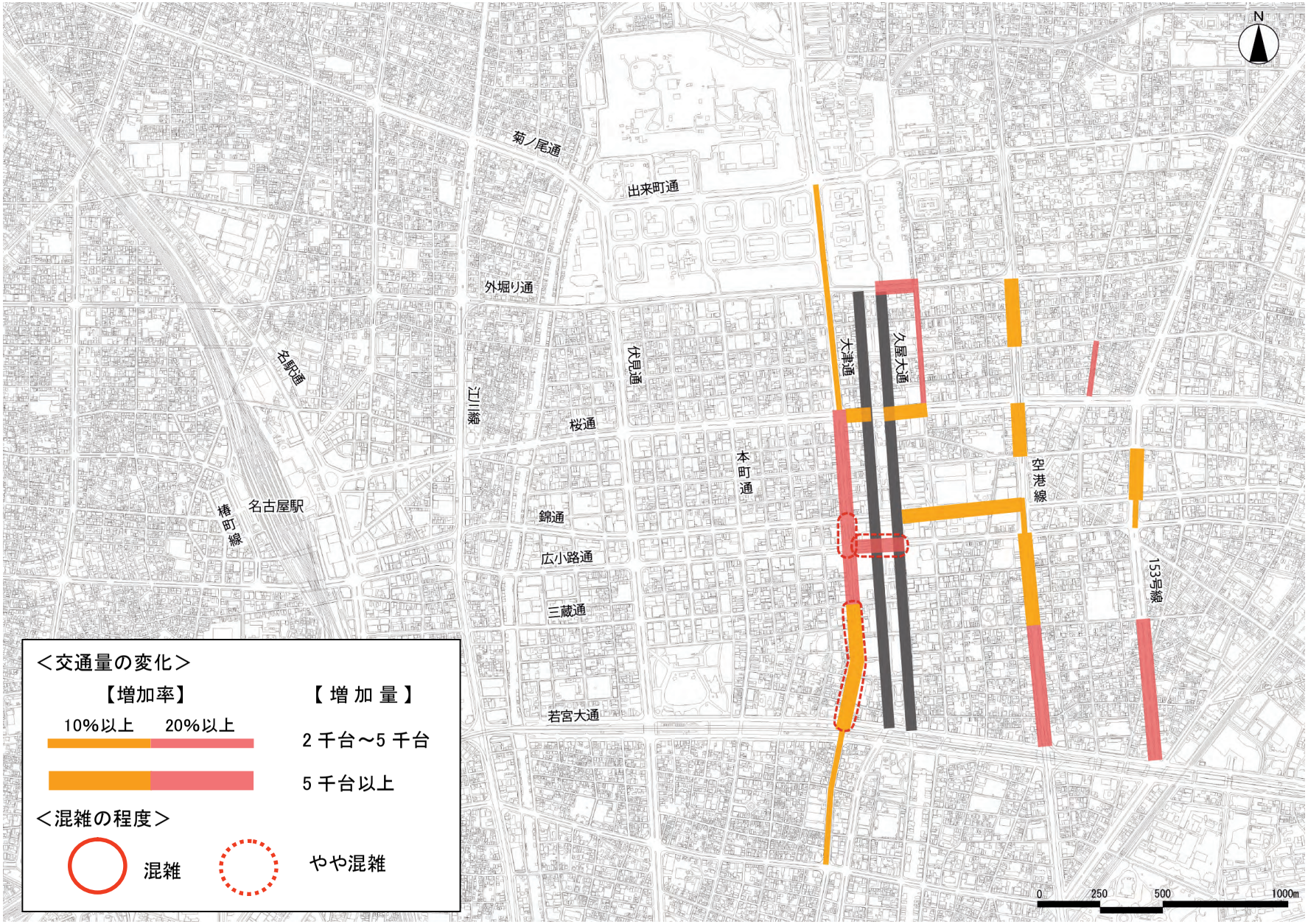
久屋大通を再配分した場合（片側２車線化）



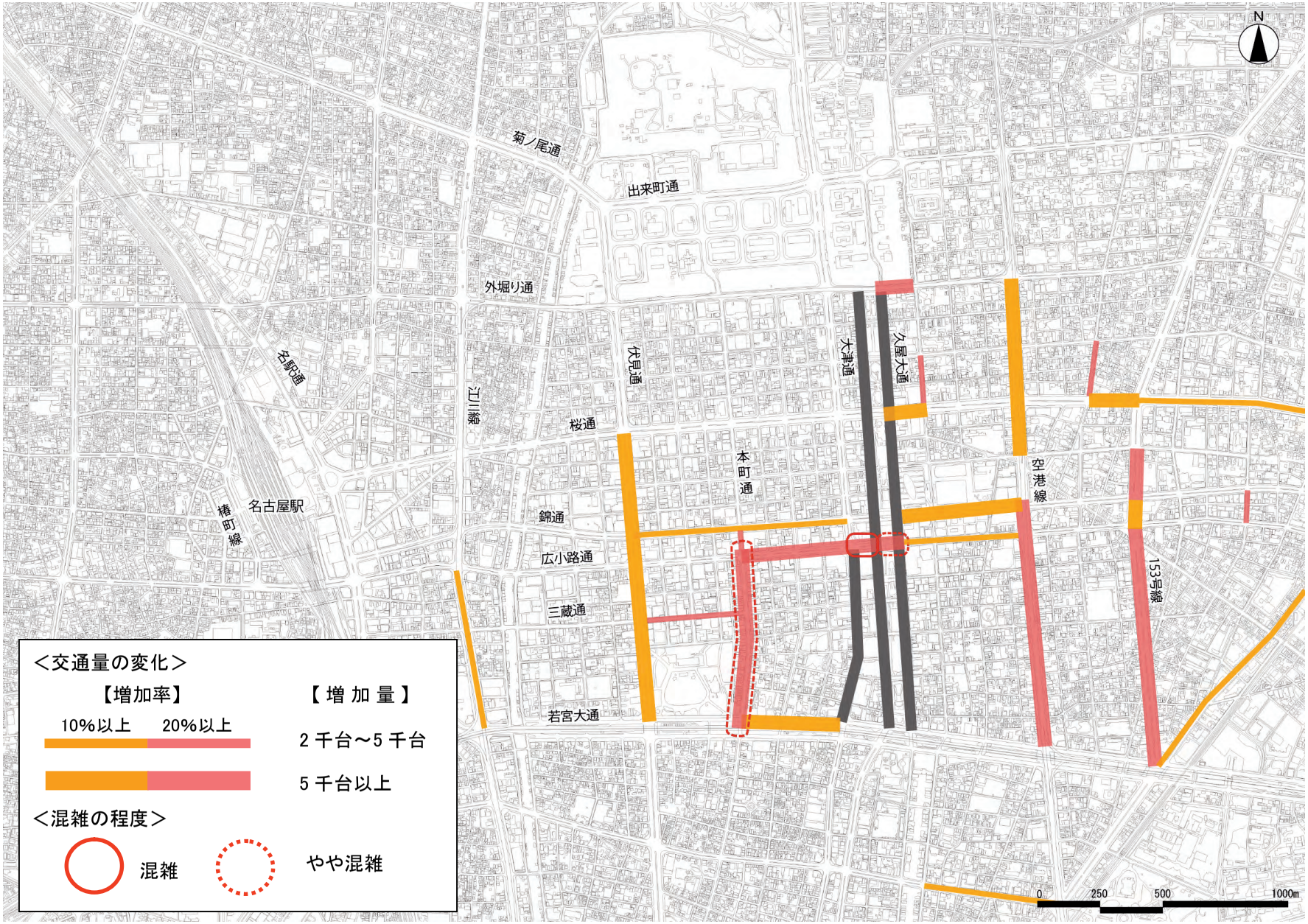
久屋大通を再配分した場合（片側１車線化）



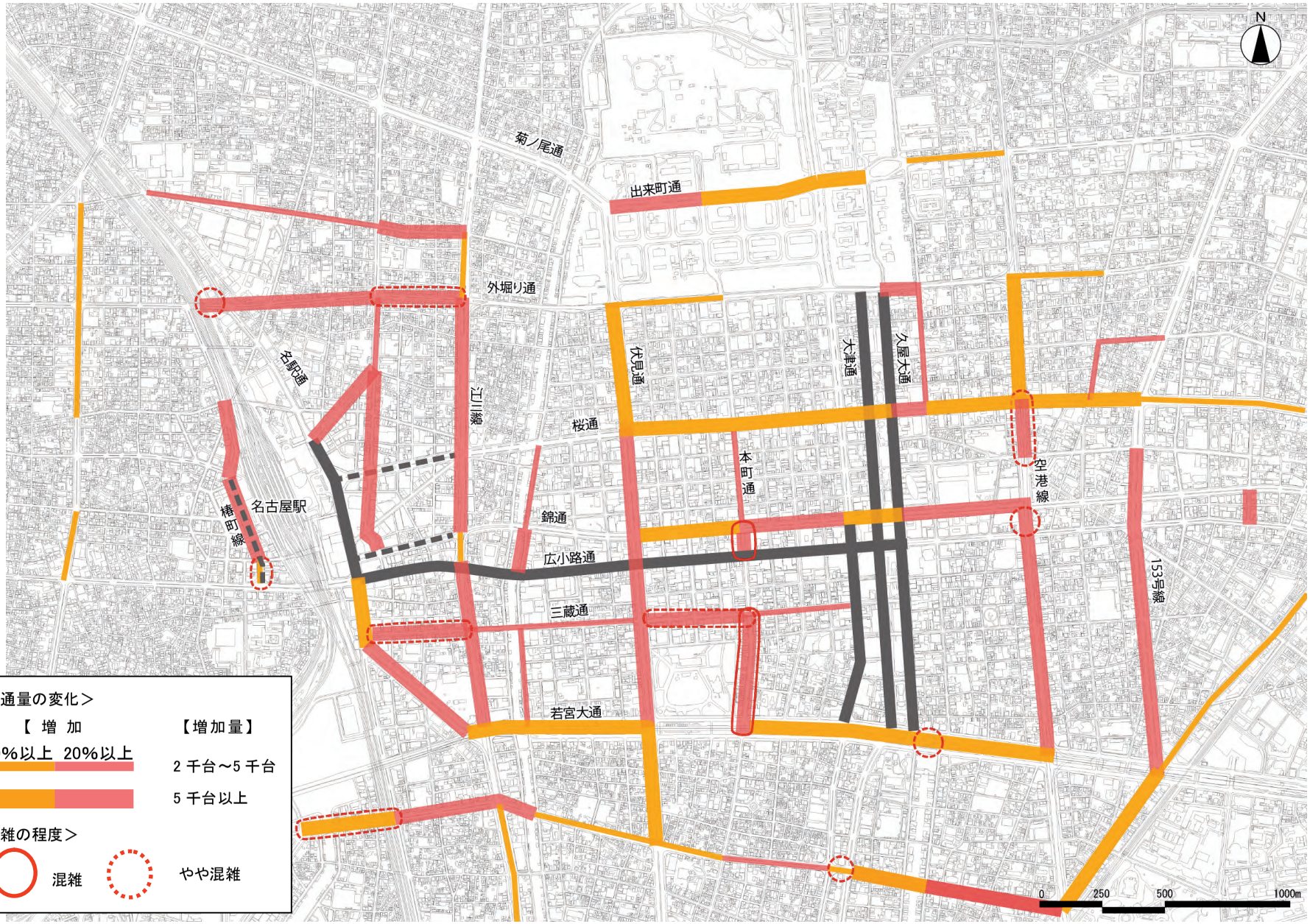
久屋大通を再配分した場合（通行止）



久屋大通及び大津通を通行止した場合



全てを通行止した場合



＜交通量の変化＞

【 増 加

10%以上 20%以上

【増加量】

2 千台～5 千台

5 千台以上

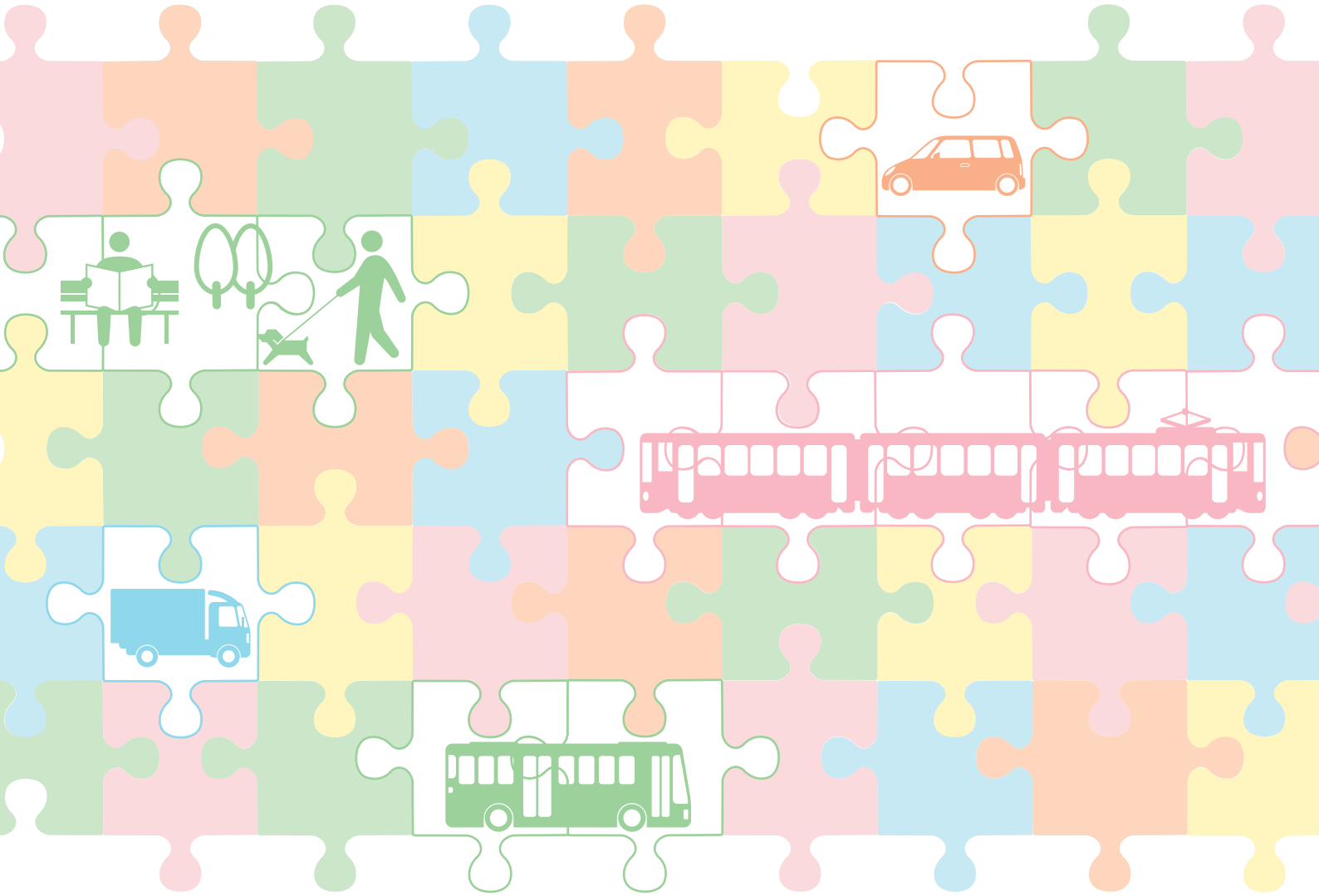
＜混雑の程度＞

混雑

やや混雑

なごや交通まちづくりプラン

発行・編集　名古屋市住宅都市局都市計画部交通企画課
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/
発 行 年 月　平成２６年９月



この冊子は古紙パルプを含む再生紙を使用しています。