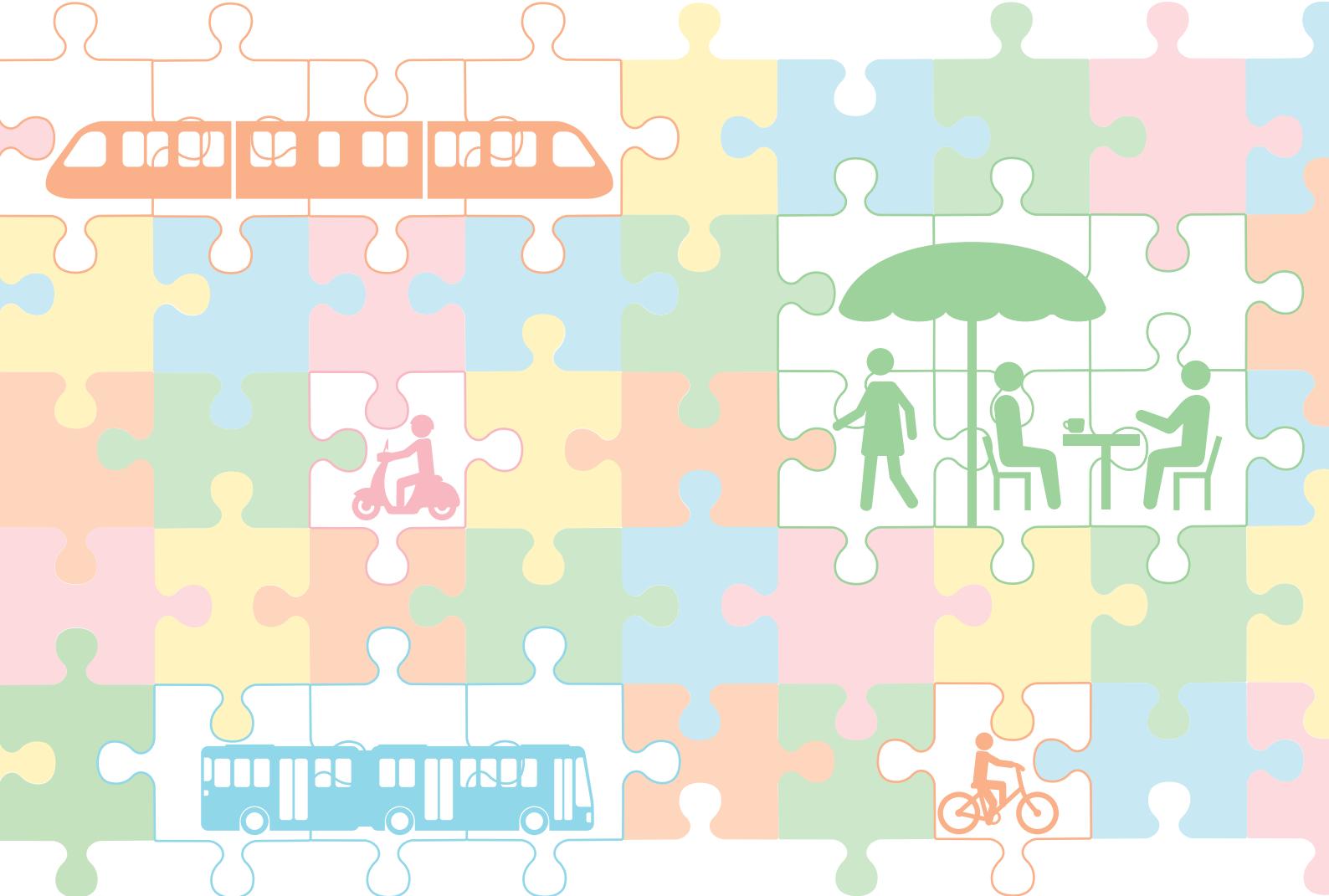


なごや交通まちづくりプラン

～みちまちづくりの推進のために～

概要版



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

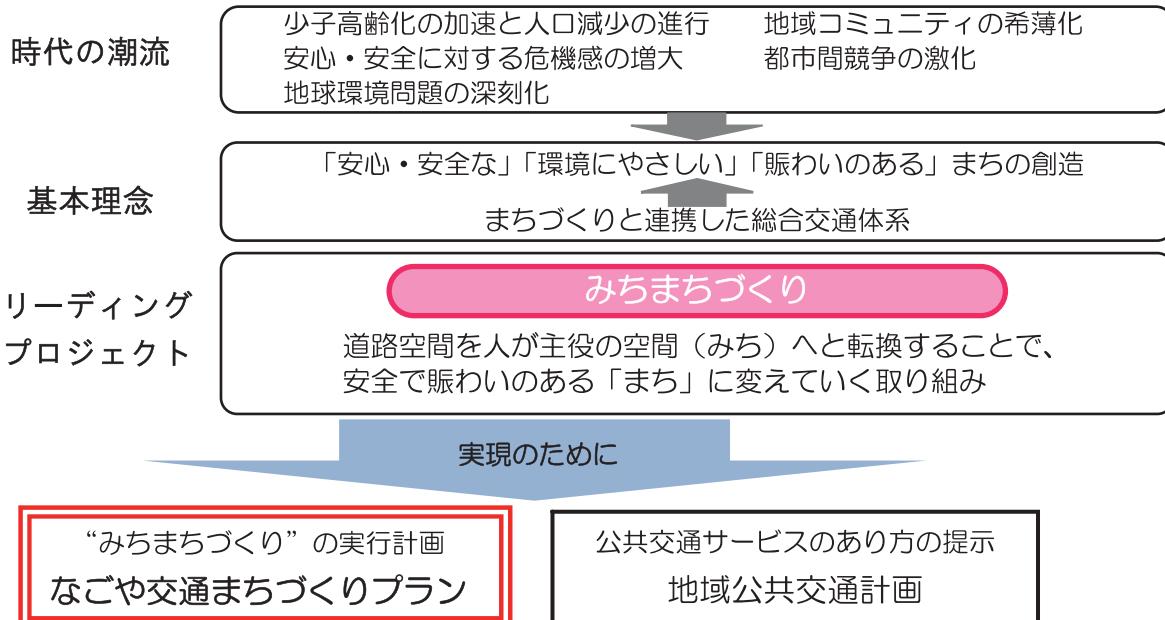
■ プランの概要

策定にあたって

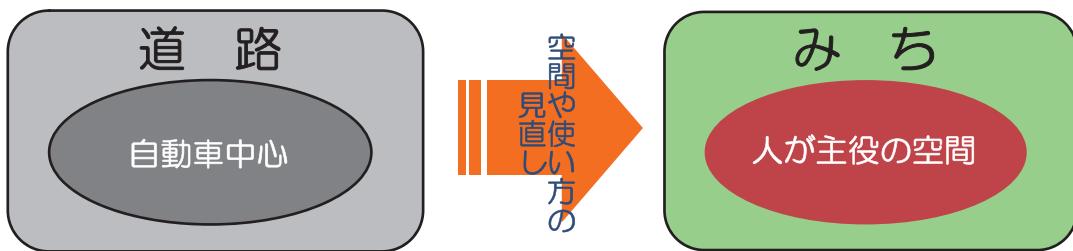
● 位置付けと策定目的

『なごや新交通戦略推進プラン』のリーディング・プロジェクト“みちまちづくり”を着実かつ計画的に具体化していくために策定します。

➤ 「なごや新交通戦略推進プラン」



➤ みちまちづくり



都心部



拠点駅そば



生活圏

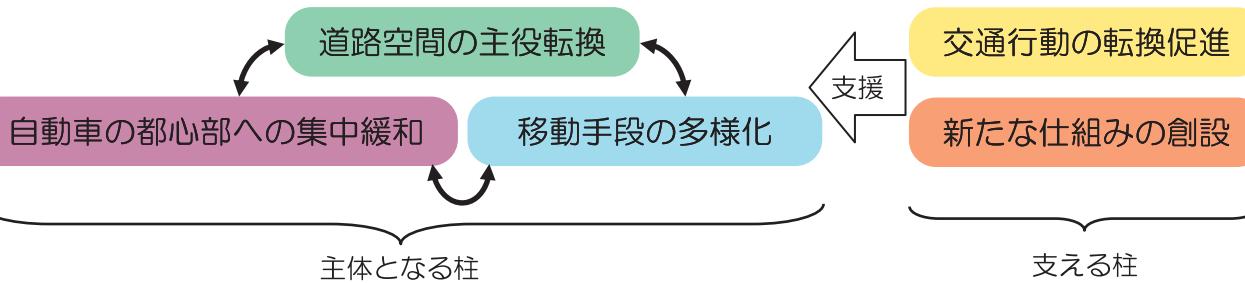
● 計画期間

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



計画の構成

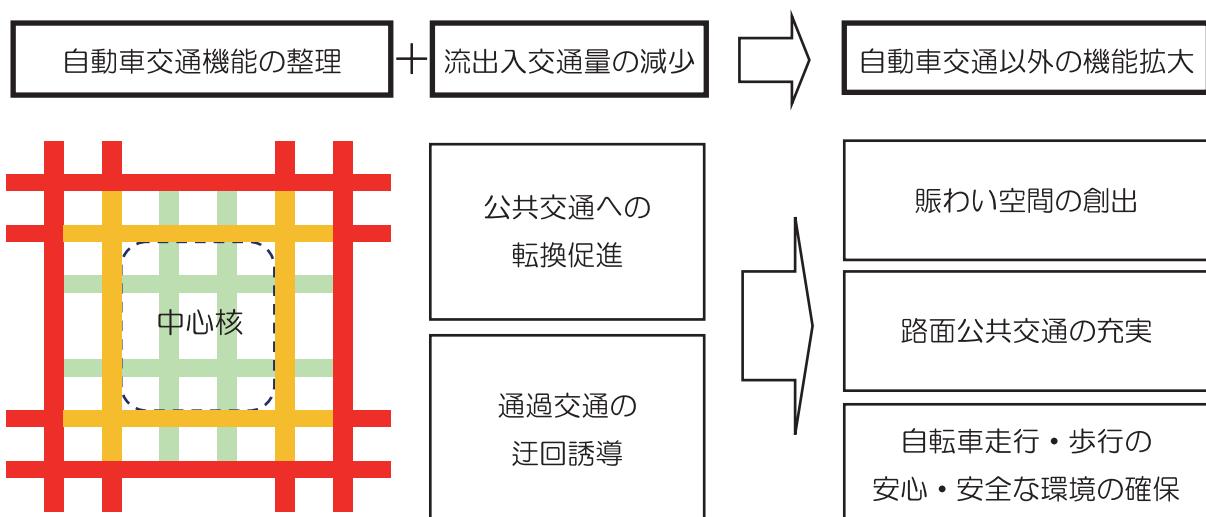
● 取り組みの柱



みちまちづくりを実現する交通機能

● 都心部幹線道路の機能の整理

都心部の幹線道路のこれまでの自動車交通機能を整理し、交流空間としての機能など、他の機能を創出・拡大していきます。



自動車交通機能の再整理のイメージ図

道路種別	主に分担する機能
都心環状道路 及び都心部外の幹線道路	都心中心核の外側に環状ネットワークを形成して、通過交通等を迂回誘導し、集約化します。
都心アクセス道路	都心環状道路の内側で都心中心核の周縁にネットワークを形成し、都心部を目的地とする交通を集約化するとともに、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等により減らし、自動車交通機能以外の機能を担わせていきます。

1 自動車中心の“道路”から歩いて楽しい賑わいのある“みち”へ

将来像

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、協力しながら新しい道路空間を創出していきます。



■賑わいのある道路空間づくり



■安心・安全な街区づくり

施策の方向性

● 幹線道路の役割の明確化と空間配分の見直し

- ☆ 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た上で、都心部では、これまでのネットワークを見直し、機能を再整理します。
- ☆ 都心部においては、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を取り入れ、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。

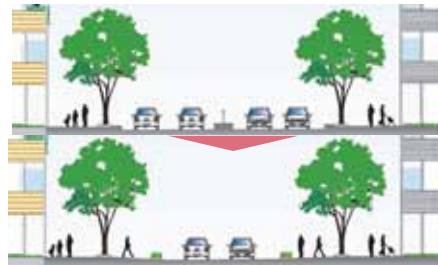
● 地域の特色を活かした道路空間の創出

- ☆ 区画道路は、地域からの発意に基づき、アクセス機能に配慮した上で、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。
- ☆ 空間見直しの際には、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。

展開内容

◆ 賑わい交流軸の形成

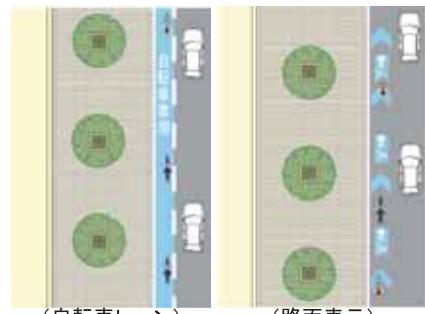
みちまちづくりの最も象徴的な取り組みとして、多機能道路の一部の路線・区間を「賑わい交流軸」と位置づけ、車線減等による歩行者空間の拡大等を実施し、沿道店舗等による利活用、緑の拡充、休憩施設の設置などにより、賑わいや憩いの空間を創出します。



歩行者優先の空間整備のイメージ

◆ 自転車走行空間の確保

自転車の適正な走行に向けて、さまざまな啓発を行うとともに、必要に応じて、自転車道や自転車レーン等の整備や車道への自転車の適正な走行位置の表示を実施します。



自転車走行空間のイメージ

◆ 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道路空間の柔軟な利活用を進めるとともに、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、賑わいある街区を創出します。



商業集積地区の空間見直しのイメージ

◆ 暮らしの安全を守る街区づくり

生活空間においては、地域の状況に応じて、ゾーン30^{※1}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。



歩車共存道路(名古屋市)

- ◆ 路面公共交通等の走行環境の改善
- ◆ 歩行環境の改善

- ◆ 都心部周辺道路の迂回機能の強化
- ◆ 整備プログラムに基づいた道路整備

※1 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て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。

② 駐車場のあり方を見直して自動車が入り過ぎない都心部へ

将来像

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



施策の方向性

● 駐車場の集約化と新規整備の抑制

- ☆ 自動車が入り過ぎない都心部を目指し、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。
- ☆ 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^{※2}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。

● 自動車から公共交通への乗り換え促進

- ☆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^{※3}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。
- ☆都心部に流入してきた自動車については、駐車場でちょい乗りシステム^{※4}等と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ます。

※2 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。

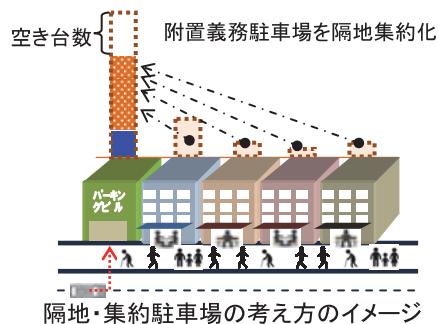
※3 パークアンドライド：自宅から最寄り駅まで自動車を使い、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地までいく交通手法。

※4 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。

展開内容

◆ 新たな開発等に伴う駐車場整備基準の見直し

既存駐車場への集約化や公共交通利用を促進する事業者に対する整備基準の緩和等、地域の実情に合わせた運用ができるように、駐車場法に基づく附置義務制度^{※5}等各種制度を見直します。



◆ 都市計画駐車場^{※6}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^{※7}スペースの設置等、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。

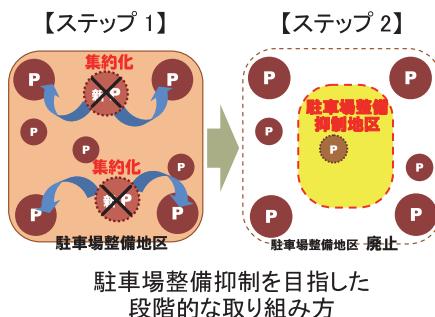


カーシェアリング
(東京・日比谷公園駐車場)

◆ 駐車場整備地区の見直し

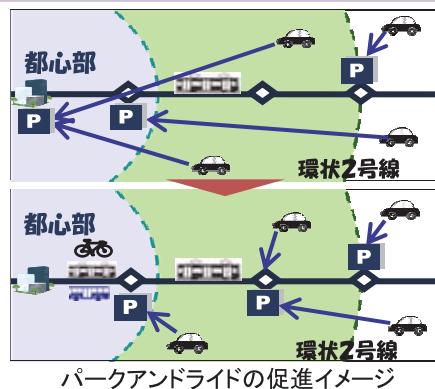
「駐車場整備抑制地区(仮称)」の指定

現在の駐車場整備地区の見直しを検討するとともに、特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「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。



◆ 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促進します。



◆ 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

◆ 郊外方向へのパークアンドライドの促進

※5 附置義務制度：条例により一定規模以上の建築物の新增築の際に駐車場の設置を義務付ける制度。

※6 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。

※7 カーシェアリング：長時間の利用を中心とするレンタカーと異なり、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。

3 移動手段の選択肢を増やし、快適に楽しく移動できるまちへ

将来像

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



施策の方向性

● 新たな路面公共交通システムの導入

- ☆ 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。
- ☆ 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させます。

● さまざまな移動手段の導入と連携

- ☆ 超小型モビリティ^{※11}など新たな移動手段について、社会実験等を通して、まちづくりにおける効果や課題を整理します。

※8 LRT

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

※9 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。

※10 コミュニティサイクル

: 長時間の利用を中心とするレンタサイクルとは異なり、短距離・短時間の移動手段として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。

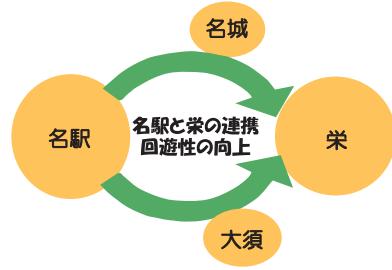
※11 超小型モビリティ

: 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。

展開内容

◆ LRTやBRTの導入検討

回遊性や賑わいの向上、名駅・栄間の連携強化を目指し、まちづくりの視点から都心部におけるLRTやBRT^{*12}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の位置づけや候補路線、効果、課題等を整理します。



LRT・BRTの導入のイメージ

◆ 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、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。



ちょい乗りバス

◆ 公共性の高い移動手段の円滑な利用環境確保

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



タクシー・観光バス等

◆ シェアリングシステムの普及促進

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



カーシェアリングシステム
(オランダ・アムステルダムのcar2go)

◆ 新たに開発される移動手段の検証

*12 BRT：輸送力の大きなバス車両、バス専用レーン、公共交通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。

4 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

[交通行動の転換促進]

施策の方向性

● 対話による意識の転換

- ☆ 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、カーフリークーリ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。

● 移動情報の統合・発信

- ☆ 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、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。

展開内容

◆ モビリティ・マネジメント^{※13}の推進

みちまちづくりのさまざまな施策展開と合わせて、交通情報とともに健康や安全、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・マネジメントを実施していきます。



公共交通利用促進情報

◆ 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。



みちまち市民ミーティング

◆ 交通とまちの情報の統合・発信

公共交通や駐車場、渋滞情報等の交通情報やまちの情報の統合を誘導することで、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。



駅の電子情報版

◆ 「みちまちづくり」の発信

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

5 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

[新たな仕組みの創設]

施策の方向性

● 多様な主体と連携したまちづくり

- ☆ 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、「地域まちづくり」を進め、地域特性を活かして、魅力あるまちづくりを進めます。
- ☆ 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。

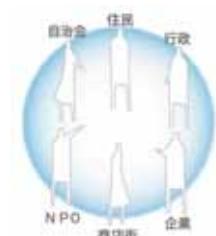
● 制度や財源のあり方の見直し

- ☆ 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。

展開内容

◆ 「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

◆ 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。



地元企業の運営による丸の内シャトル
出典：日の丸リムジン HP

◆ 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行います。



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）

◆ エリアマネジメント^{※14}の促進

◆ 民間技術の導入

◆ 国の特区制度等の活用

◆ 新たな財源制度の検討

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

■ 交流と憩いのみちの創造により、賑わいと活気に満ちあふれたまちへ

道路空間の主役転換

◆ 賑わい交流軸の形成

名古屋駅周辺地区、栄地区及び連携軸において「賑わい交流軸」を位置づけ、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検討・検証しながら、車線減等による歩行者空間の拡大や賑わいを誘導するさまざまな取り組みをおこなっていきます。



賑わいのある道路空間づくりのイメージ

◇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

◇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

◇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

◇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

※地域の機運を踏まえ、整備区間や整備内容などを具体化していきます。

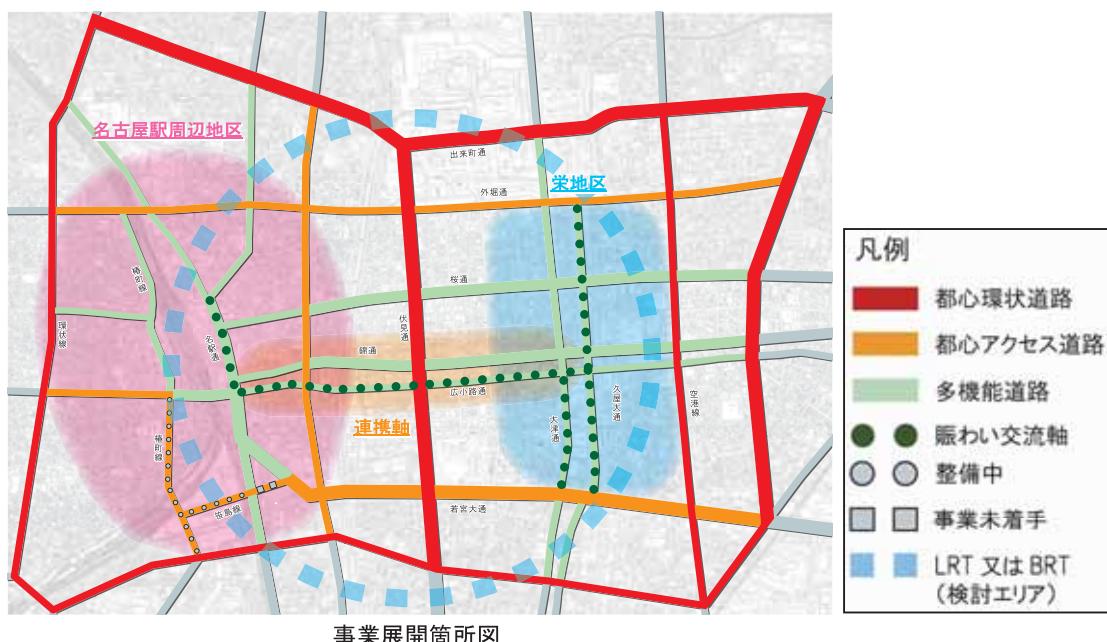
※地下街などとの連続性の強化にも配慮しながら、必要に応じて近接する多機能道路との一体的な整備についても検討していきます。

◆ 賑わいある街区づくり

歩行者空間の拡大や道路空間の柔軟な利活用などによる賑わいある街区を創出していく取り組みを機運の高まった地域で実施していきます。



駅周辺の空間見直しのイメージ





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

附置義務制度など各種制度を見直し、駐車場の集約化や新規整備の抑制を図ります。



駐車場の集約化により、沿道の賑わい施設が充実するイメージ

◆ 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

駐車場整備地区の見直しを検討するとともに、権利者や駐車場利用者等の意向を踏まえながら、駐車場整備を抑制していく制度の創設を検討し、その指定を目指します。

移動手段の多様化

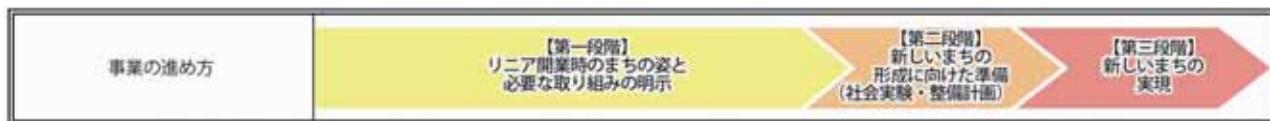
◆ LRTやBRTの導入検討

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。



LRTの導入のイメージ

事業の進め方



○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



※賑わい交流軸の形成は、路線・区間によって進め方が異なります。

道路空間の主役転換

◆ 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、道路空間の柔軟な利活用などによる賑わいある街区を創出していく取り組みを機運の高まった地域で実施していきます。



賑わいのある街区づくりのイメージ

◆ 暮らしの安全を守る街区づくり

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、安心して生活できる街区を創ります。

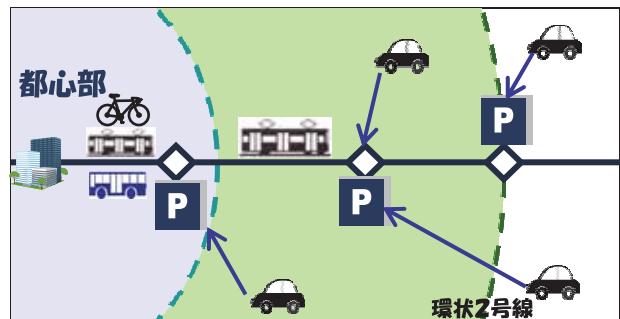


暮らしの安全を守る街区づくりのイメージ

自動車の都心部への集中緩和

◆ パークアンドライド促進エリアの拡大

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、自動車を利用せずに移動できる環境を整えます。



パークアンドライドの促進のイメージ

移動手段の多様化

◆ シェアリングシステムの普及促進

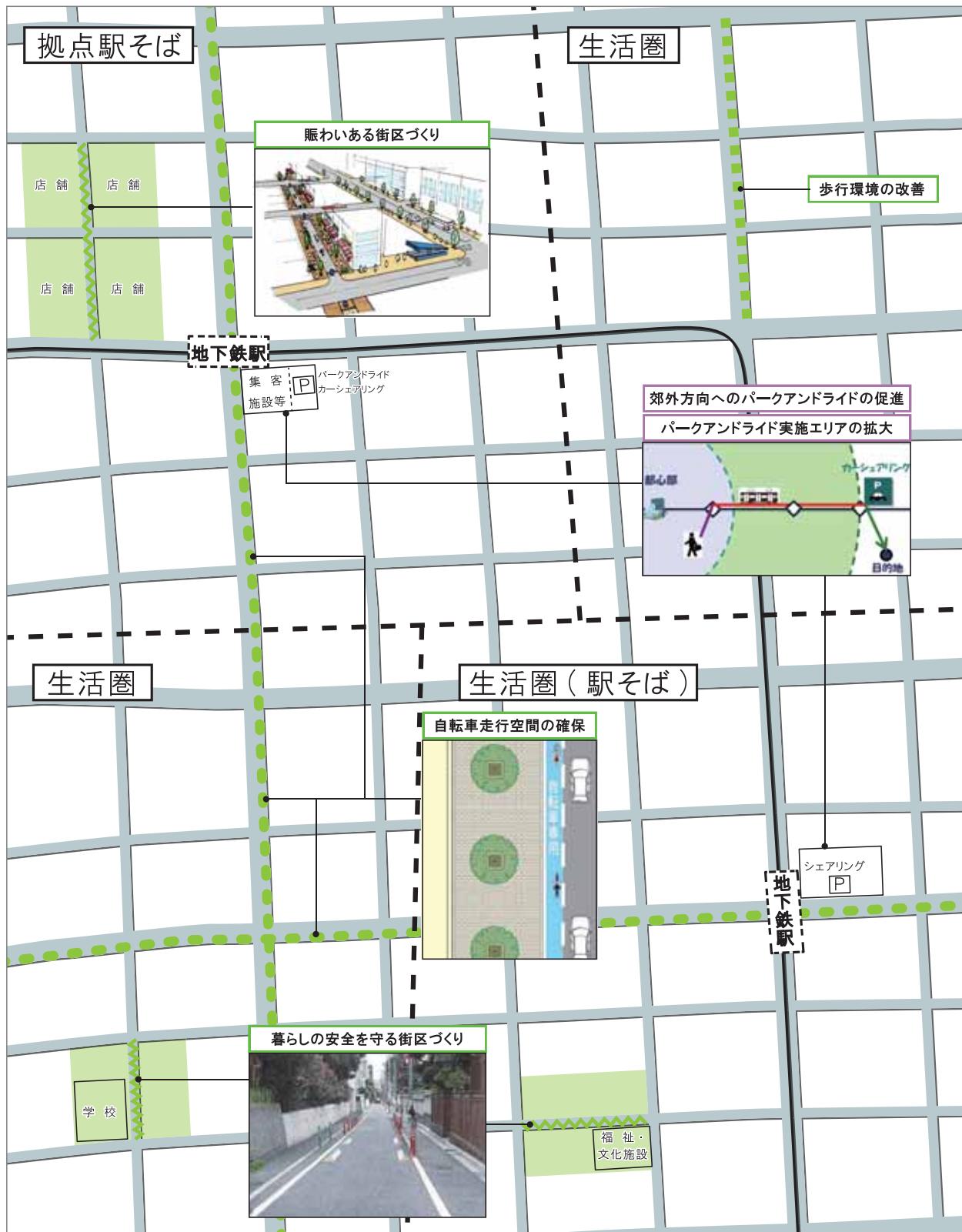
公共空間等を活用し、自動車等のシェアリングシステムを普及促進します。



カーシェアリングシステム
(オランダ・アムステルダムのcar2go)



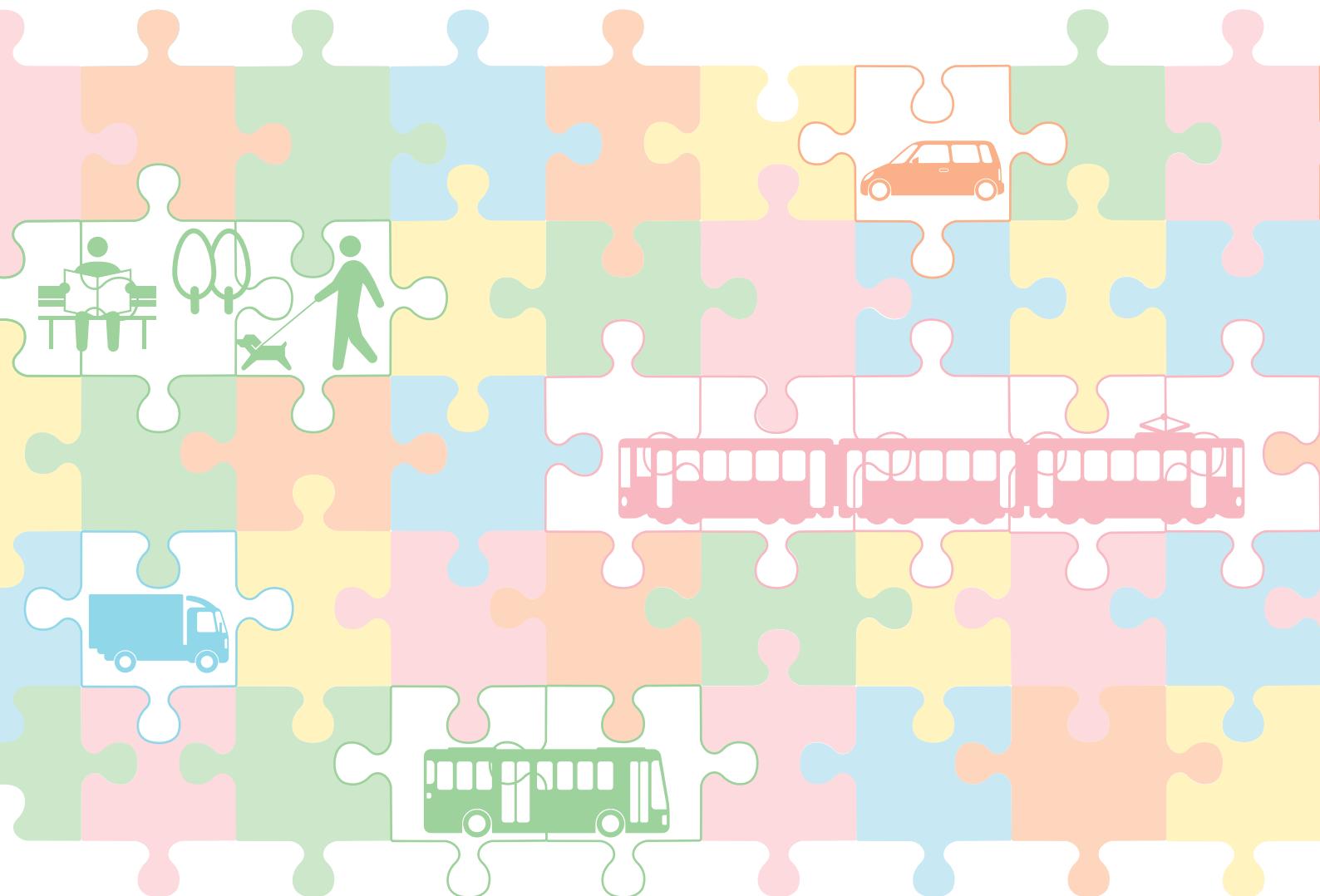
[拠点駅そば・生活圏における主な施策展開]



事業展開図（イメージ）

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。



なごや交通まちづくりプラン 概要版

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