

1 調査名称：南大津通にかかる協議図面等作成業務委託

2 調査主体：名古屋市

3 調査圏域：名古屋市中区

4 調査期間：平成 29 年度

5 調査概要：

本市では、豊かな道路空間を人が主役の空間へと再配分することで、“みち”をかえて“まち”を変えていく「みちまちづくり」を具体化するための計画（なごや交通まちづくりプラン）を平成 26 年 9 月に策定した。

この「みちまちづくり」の実現に向けて、都心部の一部の幹線道路を、道路空間の再配分による歩行者空間の拡大等により賑わいを創出する「賑わい交流軸」と位置づけた。本業務では賑わい交流軸である南大津通を対象として、歩行者空間の拡大や利活用等について検討を行ううえで、地元関係者等との協議が必要となる図面等を作成する。

I 調査概要

1 調査名称：南大津通にかかる協議図面等作成業務委託

2 報告書目次

1. はじめに
2. 歩道拡幅後の図面
3. 歩道拡幅後の利活用

3 調査体制：本調査は委員会、幹事会、事務局等の設置なし

4 委員会名簿等：該当なし

II 調査成果

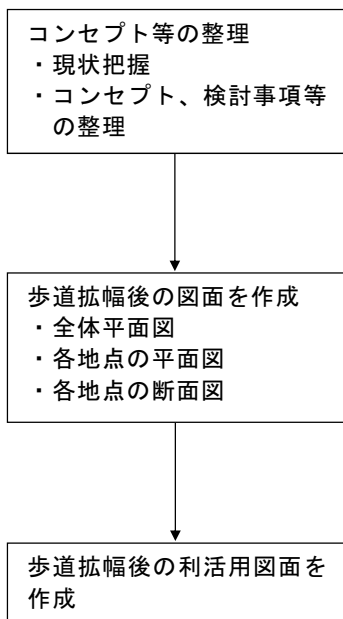
1 調査目的

本市では、豊かな道路空間を人が主役の空間へと再配分することで、“みち”をかえて“まち”を変えていく「みちまちづくり」を具体化するための計画（なごや交通まちづくりプラン）を平成26年9月に策定した。

この「みちまちづくり」の実現に向けて、都心部の一部の幹線道路を、道路空間の再配分による歩行者空間の拡大等により賑わいを創出する「賑わい交流軸」と位置づけた。本業務では賑わい交流軸である南大津通を対象として、歩行者空間の拡大や利活用等について検討を行ううえで、地元関係者等との協議が必要となる図面等を作成する。

2 調査フロー

◆協議用図面等の作成



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 調査目的

平成26年9月に策定した「なごや交通まちづくりプラン」において、幹線道路の一部を、歩行者空間の拡大等を実施し、賑わいや憩いの空間を創出する「賑わい交流軸」に位置づけている。本業務は南大津通の歩道拡幅等について検討を行ううえで、地元関係者等との協議で必要となる図面等を作成する。

(2) はじめに

どのような道路空間にしていくかを検討するために、まずは南大津通の現状を把握し、関係機関等との協議結果を踏まえたコンセプトや、歩道拡幅等を検討するうえで検討すべき事項についても整理する。

①経緯

名古屋市では、平成26年9月に策定した「なごや交通まちづくりプラン」において、南大津通を含む幹線道路の一部を、歩行者空間の拡大等を実施し、賑わいや憩いの空間を創出する「賑わい交流軸」に位置づけた。



図 対象路線

②現状把握

南大津通は大型商業施設をはじめ様々な店舗が立ち並び、多くの買い物客でにぎわっている。平成27年度全国道路・街路交通情報調査によると、南大津通の自動車は22,038台、自転車は2,636台、歩行者は32,415人であり、特に歩行者が多い。

<p>[1.街並]</p>		<p>大型商業施設をはじめ、様々な店舗が存在</p> <ul style="list-style-type: none"> 幅広い年代をターゲットとしている大型商業施設が立地する。 飲食店や雑貨等ジャンルや目的も幅広い。 			
<p>[2.にぎわい]</p>		<p>平日休日問わず買い物客でにぎわう</p> <ul style="list-style-type: none"> 平日休日、昼夜問わず人々が行き交う大通。 春と秋には、歩行者天国がおこなわれる。 催し物の際に、開催地となる。 			
<p>[3.交通]</p>		<p>歩道に滞留者があふれている</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者が多く、歩道に信号待ちの滞留者があふれている。 バス停が多い。 <p>交通量[平成27年度全国道路・街路交通情報調査(平日の7:00~19:00)]</p> <table border="1" data-bbox="751 1128 1166 1182"> <tbody> <tr> <td> 32,415(人)</td> <td> 2,636(台)</td> <td> 22,038(台)</td> </tr> </tbody> </table>	 32,415(人)	 2,636(台)	 22,038(台)
 32,415(人)	 2,636(台)	 22,038(台)			
<p>[4.景観]</p>		<p>街に開いたファサードデザイン</p> <ul style="list-style-type: none"> ガラス貼りの店舗が多く、店内と開放的につながる。 通りとの一体感をうむ大きな開口。 			

図 現状

③コンセプト

南大津通の現状と関係機関等との協議を踏まえ、南大津通が目指す姿をコンセプトとしてとりまとめた。

商業の中心として 買い物客やイベントで、にぎわうメインストリート

	<h3>歩行者中心の街路空間</h3> <ul style="list-style-type: none">・歩行者が多い街路にゆとりを持たせ、歩きやすい空間に。・周辺店舗、歩道、道路の一体的な活用を、目指していく。
	<h3>自動車がゆっくりと走る道路</h3> <ul style="list-style-type: none">・自動車には減速を促し、安全な道路環境を実現する。・急ぎの車両は、他路線へ迂回してもらう。
	<h3>可変性のある道路環境</h3> <ul style="list-style-type: none">・土日やイベント時に対応して可変できる道路環境を目指す。・可動式の中央分離帯を設置し、イベント時等に対応。
	<h3>イベント時を考慮した空間づくり</h3> <ul style="list-style-type: none">・イベント時の滞留者に対応した歩行空間。・歩行者天国の際には一体的な活用をおこなう。

図 コンセプト

④歩道の拡幅手法

地域からの提案などを踏まえて右折帯の撤去及び停車帯の活用により歩行者空間を拡大する。

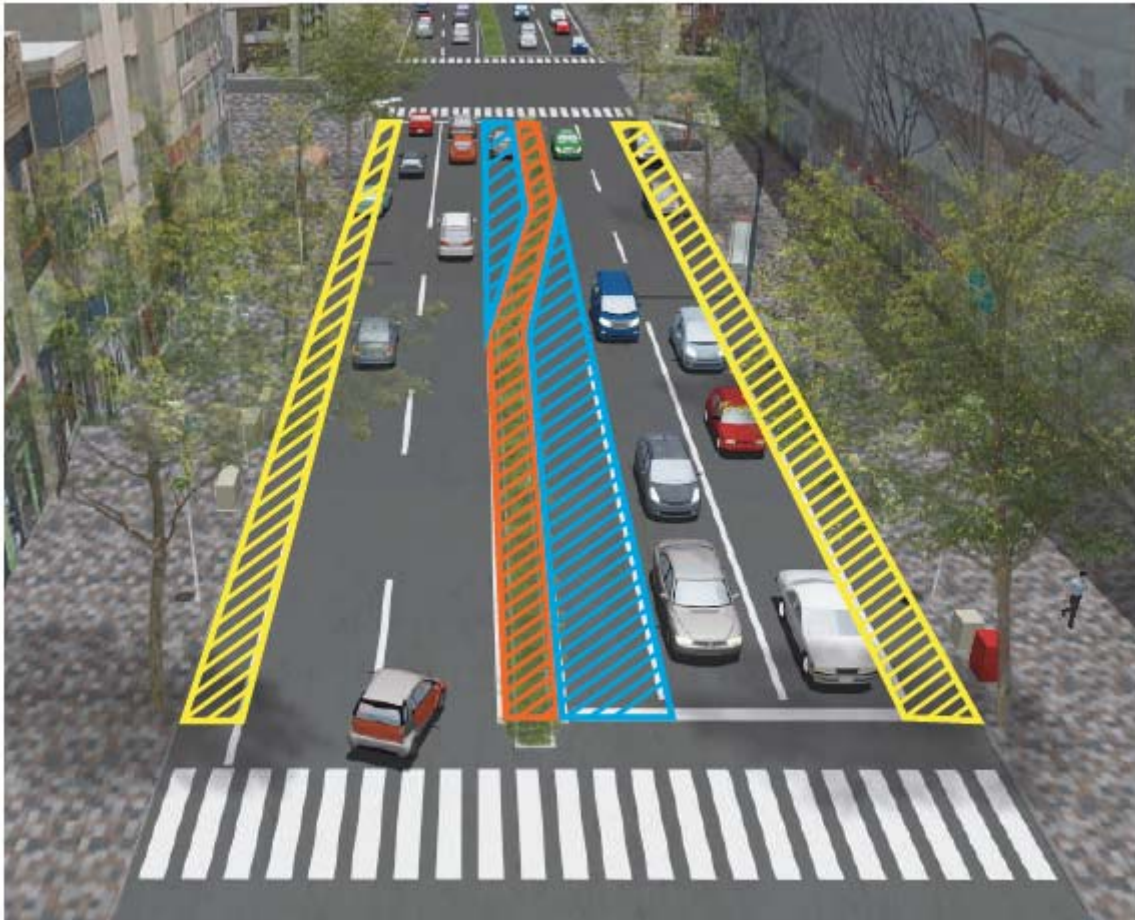


図 拡幅手法

⑤ 検討事項

歩道拡幅を検討するうえで課題となり得る項目について整理した。

<p>荷捌き</p>	 <p>http://hira-eng.jp/id/07217-0985.html</p>	<p style="text-align: center;">荷捌き等スペースを周辺で確保</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ・切り欠き等によるスペース確保は行わない →周辺道路や店舗敷地内での荷捌きを誘導する必要がある。 (仮に荷捌きなどの停車車両があると、1車線は通行できなくなる) 							
<p>停留所</p>	 <p>http://blog.livadoor.jp/zono421128/archives/2018-02-26.html</p>	<p style="text-align: center;">ストレート型バス停の導入</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停を前に出し、車道上で停車してもらう。 →乗降の際に車線をふさいでしまうため、後続車両はその間停止する必要がある。 							
<p>自転車</p>	 <p>http://cyclo.sanupco.com/entry/20200305</p>	<p style="text-align: center;">他路線へ誘導、自転車押し歩きを促進</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車道等の確保はせず、他路線へ誘導する。 →現状、普通自転車歩道通行可の規制があるため排除はできず、地元の啓発活動が重要となる。 							
<p>街路樹</p>		<p style="text-align: center;">ケヤキの保存</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の街路や中央分離帯に植えられているケヤキを街路樹として保存するかを検討する。 <p style="text-align: center;">↓</p>							
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;"></th> <th style="width: 45%;">メリット</th> <th style="width: 50%;">デメリット</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">あり</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・緑の確保とともに、歩行者天国時には、木陰となる。 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・バレードを実施する際には障害になる ・歩道拡幅する空間が限定される ・車線の連続性を確保するために、ゼブラ帯が多くなる </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">なし</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・歩道の拡幅する空間が均等かつ大きく取れる ・車線の連続性を確保しやすい </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・緑の減少 ・真夏など、直射日光による地表温度の上昇 </td> </tr> </tbody> </table>		メリット	デメリット	あり	<ul style="list-style-type: none"> ・緑の確保とともに、歩行者天国時には、木陰となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バレードを実施する際には障害になる ・歩道拡幅する空間が限定される ・車線の連続性を確保するために、ゼブラ帯が多くなる 	なし	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の拡幅する空間が均等かつ大きく取れる ・車線の連続性を確保しやすい
	メリット	デメリット							
あり	<ul style="list-style-type: none"> ・緑の確保とともに、歩行者天国時には、木陰となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バレードを実施する際には障害になる ・歩道拡幅する空間が限定される ・車線の連続性を確保するために、ゼブラ帯が多くなる 							
なし	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の拡幅する空間が均等かつ大きく取れる ・車線の連続性を確保しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・緑の減少 ・真夏など、直射日光による地表温度の上昇 							

図 検討事項

(4) 歩道拡幅後の利活用

歩道を拡幅したことで広がった空間の利活用手法について、海外も含めた他都市事例を収集し、南大津通における利活用のイメージ図を地元関係者等との協議用に作成した。

■ 3-2各地点の利活用 [01.大型店舗前]



図 利活用 (例)