

1 調査名称：交通まちづくりプラン策定調査

2 調査主体：名古屋市

3 調査圏域：名古屋市

4 調査期間：平成19年度～

5 調査概要：

本市では、平成16年度に名古屋市交通問題調査会から「なごや交通戦略」の答申を受け、公共交通と自動車の利用割合を3:7から4:6に転換するという目標を実現するため、さまざまな交通施策を推進してきた。その結果及び時代の潮流もあり、平成19年度の簡易調査では、公共交通と自動車の割合が36:64となり、依然として他の大都市圏と比べ本市の自動車利用は高いものの、着実に本市が目指す交通体系に向かってきている。また、近年では、地下鉄へのIC乗車券の導入等、更なる交通施策も展開してきており、このような状況を踏まえ、新たな交流社会を見据えた交通政策の方向性を示すべく、平成22年度に「なごや新交通戦略」の答申を名古屋市交通問題調査会から受けたところである。

そのような中、本調査では、「なごや新交通戦略」の基本理念や安心・安全、環境、賑わいの3つの目標等を踏まえつつ、本市が目指すべき将来像である”みちまちづくり”パッケージを具体化し、市全域にわたり、徒歩・公共交通を中心とした人にやさしい交通体系へと、これまで以上に転換を図ることを目指したプランの策定について検討を行うものである。

当該年度は、交通まちづくり推進に関する視点を整理するとともに、市全域の交通基盤（道路空間・公共交通機関）のあり方やエリア別の施策展開方策について検討を行った。

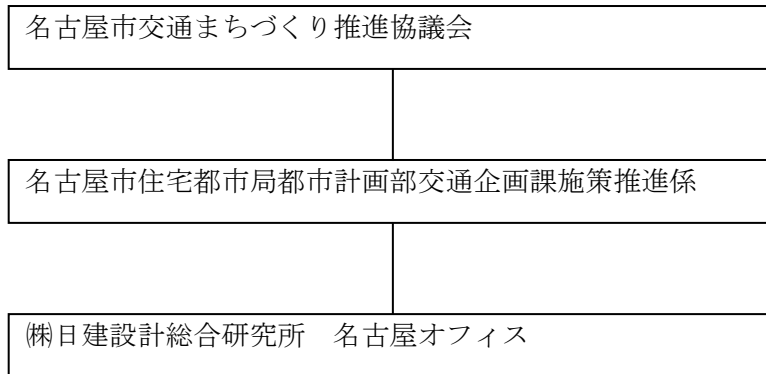
I 調査概要

- 1 調査名：交通まちづくりプラン検討業務委託
- 2 報告書目次
 1. はじめに
 2. “みちまちづくり”パッケージの実現に向けた事項の整理
 3. 実施プロジェクト内容に関する検討
 - 3-1. 実施プロジェクトについて
 - 3-2. 次世代道路空間形成プロジェクト
 - 3-3. 新しい公共交通体系構築プロジェクト
 - 3-4. 駐車場マネジメントプロジェクト
 - 3-5. 行動転換促進プロジェクト
 - 3-6. 新モビリティシステム導入プロジェクト
 - 3-7. 公民連携スキーム構築プロジェクト
 - 3-8. 都心部プロジェクト
 4. 実施プロジェクトの計画的な施策展開に関する検討
 - 4-1. 実施プロジェクトの意義と想定効果
 - 4-2. プロジェクト実現の課題
 - 4-3. 計画的な施策展開の検討
 5. 実施プロジェクトの展開を裏付けるデータ分析等に関する検討
 - 5-1. プロジェクトの展開を裏付けるために必要な検討事項
 - 5-2. 都市計画道路の段階構成に関する検討
 - 5-3. 都心部における交通シミュレーションの検討
 - 5-4. 地域分類の明確化に関する検討
 - 5-5. 各移動手段の現況整理
 6. 交通まちづくりプラン（中間報告）の作成に関する検討
 - 6-1. 交通まちづくりプラン（中間報告）案
 - 6-2. 交通まちづくりプラン（中間報告）案【プロジェクト編】
 7. その他、プラン全般に関する事項
 - 7-1. 施策事例の収集

【参考資料】

- ・打合せ記録

3 調査体制



4 委員会名簿等：

名古屋市交通まちづくり推進協議会

有識者	岐阜大学名誉教授 竹内 伝史
	名古屋大学大学院環境学研究科教授 森川 高行
	株式会社エイ・ワークス代表取締役 赤崎 まき子
	名古屋大学大学院環境学研究科准教授 村山 顕人
事業者団体等の関係者	中部鉄道協会常任理事・事務局長 浅田 和彦
	社団法人愛知県バス協会専務理事 長崎 三千男
	社団法人愛知県トラック協会専務理事 小池 良
	名古屋タクシー協会専務理事 永山 明光
	一般社団法人日本自動車連盟愛知支部事務局長 斎藤 秀一
	名古屋市商店街振興組合連合会専務理事・事務局長 岡田 敏光
	名古屋商工会議所常務理事・事務局長 古橋 利治
	社団法人中部経済連合会常務理事 菅原 章文
行政機関の職員	中部地方整備局企画部長
	中部運輸局企画観光部長
	愛知県地域振興部長
	愛知県警察本部交通部長

II 調査成果

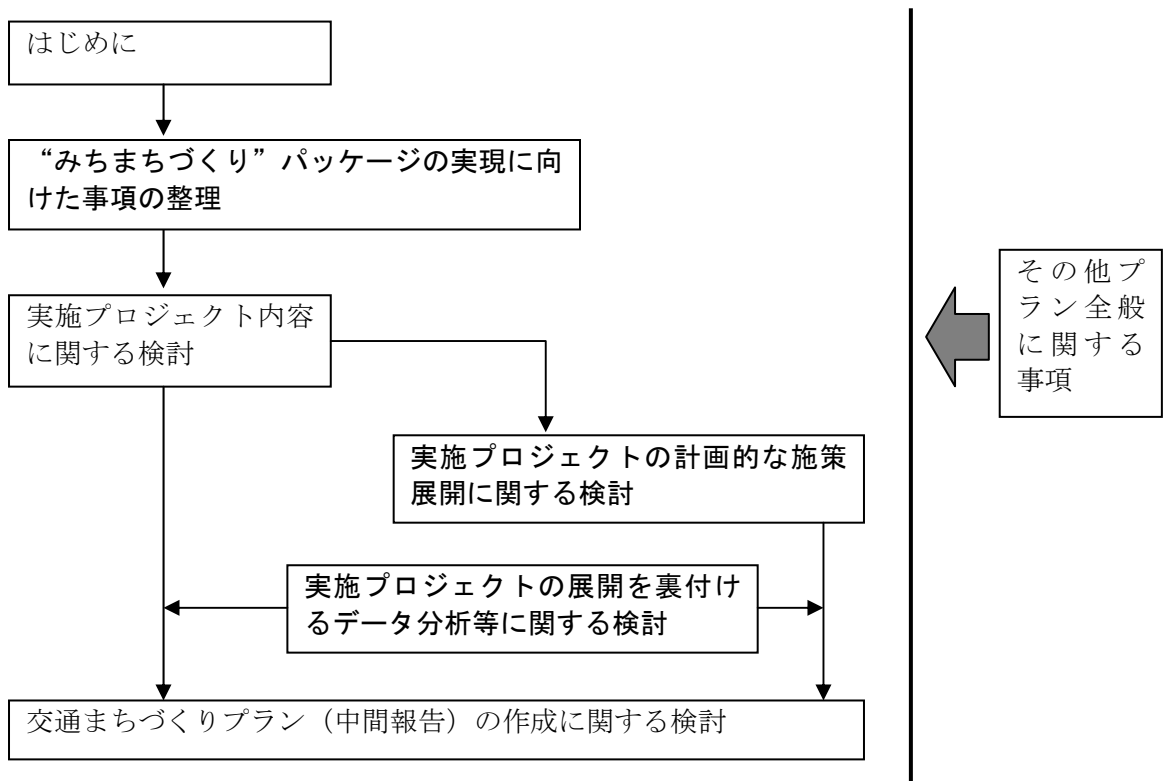
1 調査目的

本市の交通政策の基本方針である「なごや新交通戦略推進プラン」では、“新たな交流社会を見据えて、安心・安全で、環境にやさしく、賑わい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を目指す”ことを目標としている。

その中で、「なごや新交通戦略推進プラン」が目指す都市を実現するためには、本市の特徴である広い道路空間を利活用し、まちづくりと合わせて都市を変えていく“みちまちづくり”パッケージによる施策を展開し、道路を自動車中心の空間から人が主役の空間へ取り戻していく方向性を打ち出しているところである。

このような中、本業務では、「なごや新交通戦略推進プラン」の基本方針を踏まえつつ、“みちまちづくり”パッケージを具体的に実行していくための計画（交通まちづくりプラン）の検討業務を実施する。

2 調査フロー



(参考) 会議運営支援・議事録の作成

3 調査圏域図
名古屋市域全域



4 調査成果

1. 交通まちづくりプランの骨格

★なごや新交通戦略推進プラン

“みちまちづくり”パッケージの基本的方向

■都心部



【基本的方向】

- 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



【基本的方向】

- 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

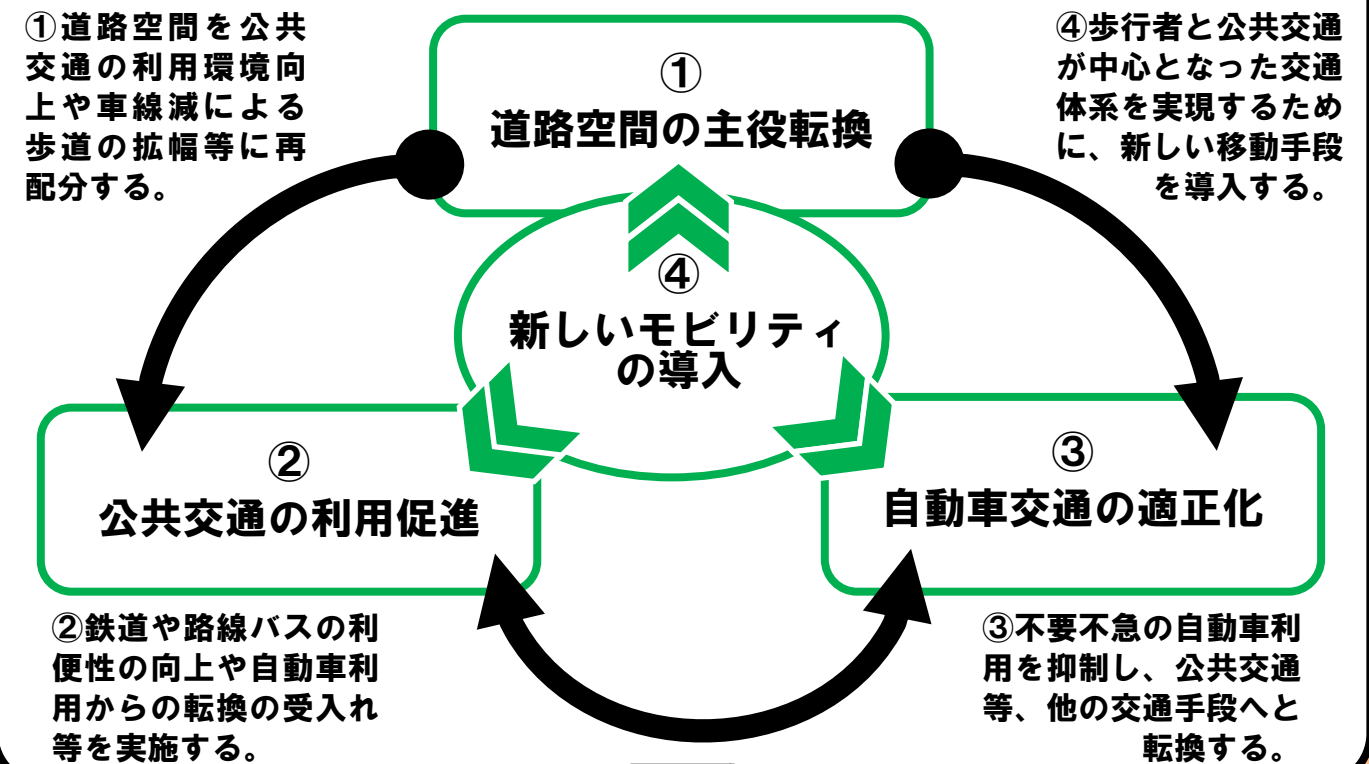


【基本的方向】

- 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

取り組み事項と進め方

道路空間の主役転換から始めるまちづくり



- 取組を支える上で整理すべき事項
- 道路空間の概念整理
 - 地域分類の明確化
 - 各移動手段の役割分担

- 取組を支えるために必要な視点
- ライフスタイルの転換誘導
 - 市民・企業との連携
 - 新たな仕組みの創設

- 交まちプランで掲げる実施プロジェクト
- ...
 - ...
 - ...

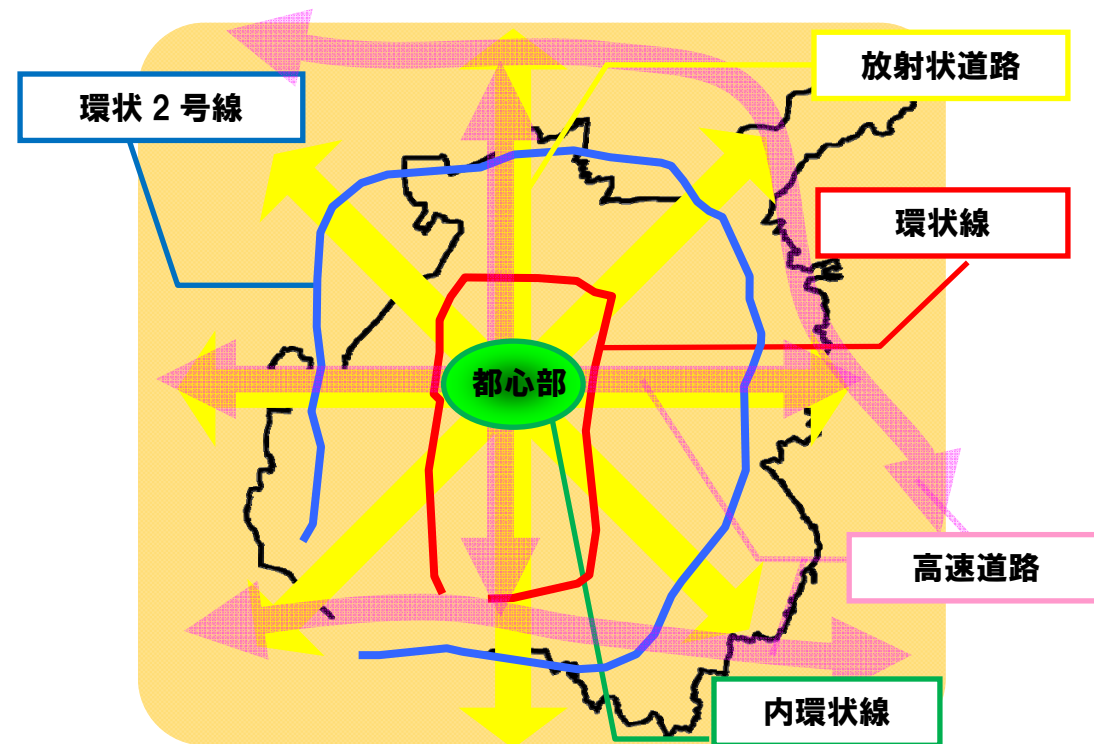
- 並行して調査・検討する事項
- 公共交通サービスのあり方 (LTP)

連携

2. 道路空間の概念整理

○ 全市的な自動車交通ネットワークの考え方

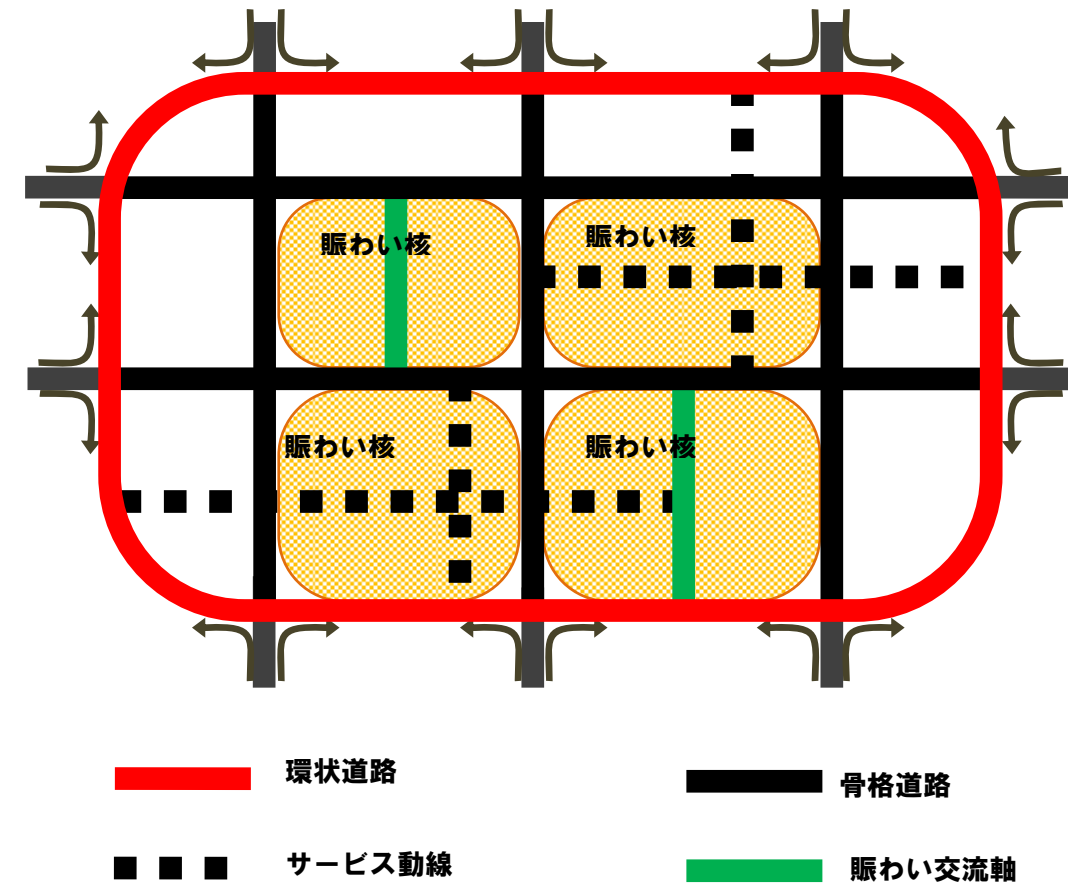
- 道路網の骨格は、これまでの自動車交通ネットワークの基本的な考え方を踏襲し、周辺地域と中心部を結ぶ放射状道路と自動車交通を分散させる環状道路、広域交通を迂回させる自動車専用道路による構成とする。
- 都心部は、都市圏における商業・業務の中心地であり、これまで以上に賑わいや交流を活性化していく必要がある。そこで、都市活動を支える物流機能の確保等は図りつつも、都心部への自動車の通過交通を迂回させる機能を強化するため、これまでの環状線と環状2号線に加え、新たに都心部周辺の道路で構成する内環状を位置づける。
- 原則として、内環状の中の都心部は、自動車の流入を抑制するエリアとして、全市的な自動車交通ネットワークの対象には含めないものとする。ただし、内環状への自動車交通の誘導を促す一方で、都心部内の特定の幹線道路については、一定の通過交通を認めつつ、都心部以遠の自動車交通ネットワークの負荷軽減を考慮し、その中で、幹線道路を含めた“みちまちづくり”を実施する。



○ 都心部内の幹線道路の将来コンセプト

- 賑わい核の形成
都心部を“いくつかの賑わい核で構成するエリア”として捉え、エリアの特性に応じて“みちまちづくり”パッケージに基づいた施策を展開していくために、幹線道路を各賑わい核のエリアの境界として定める。
- 機能分担の考え方

- 都心部全体への流入を抑制する環状機能道路：内環状道路
- 賑わい核を構成し、また賑わい核内への流入を抑制する幹線機能道路：骨格道路
- 商業・業務機能や賑わい核相互の連携を補完する機能等を持つ道路：サービス動線
- 賑わい核内において、人々の交流を創出する歩行者中心の機能を持つ道路：賑わい交流空間



○ 再配分手法

- 手法1：路側帯を活用した自転車走行レーンや側道整備等、原則として、自動車交通処理機能を低下させずに、道路空間を再配分する方法
- 手法2：歩行者空間の拡充や新たな路面交通システムを導入等によって、自動車交通処理機能を低下させ、道路空間を再配分する方法

3. 地域分類の明確化

市内の各駅について、下記のとおり、地域分類を整理した。

地域分類		対象地域の概要	対象エリア（駅）	交通施策の方向性
都心部		<ul style="list-style-type: none"> ◆名古屋、栄駅を核として、乗降客数の多い駅が連担し、エリア内での回遊が多く見込まれる。 東西：名駅周辺から栄周辺 南北：名城・官庁街～大須周辺 	名駅(JR、名鉄、近鉄、地下鉄名古屋、国際センター、ささしまライブ、米野)、栄(栄、矢場町、久屋大通、栄町)、伏見(伏見、丸の内)、大須(上前津、大須観音)、名城(市役所、名城公園)	<ul style="list-style-type: none"> ・商業・業務核を形成するエリアで、市外からの広域交通が集中し名古屋圏の玄関口の役割を担っている。 ・市街地密度が特に高く、大量の交通が集中する。自動車交通を抑制し公共交通を中心とした交通体系が必要とされる。 ・駅端末交通や、業務・買物等の都市部内での短距離移動の交通需要が多く見込まれ、十分な歩行者環境の整備と、回遊性の高い交通体系の構築が求められる。
拠点駅そば	都心部外縁拠点	<ul style="list-style-type: none"> ◆都心部外縁に位置する。 ◆鉄道の乗降客数や乗入路線数が多い。 ◆市街地密度が高く、商業業務系の土地利用が図られている。 	金山、千種、鶴舞	<ul style="list-style-type: none"> ・都心周辺の乗換え結節点であり、ある程度の商業・業務機能の集積が見られるため、都心部に準じて自動車交通の抑制や公共交通を中心とした交通体系が必要とされる。
	郊外中心拠点	<ul style="list-style-type: none"> ◆都心部より離れた郊外市街地に位置する。 ◆土地利用は住宅系が密度高く集積し、商業系用途もいくらか集積している。 ◆乗降客が比較的多く、結節点または路線の起終点となる場合が多い。 ◆バスや自動車での駅利用が多く、やや広範からの駅利用がなされている。 	大曾根、今池・池下、本山、星ヶ丘・一社、藤が丘、八事、原、新瑞橋、野並、徳重、熱田、中村公園・岩塚、八田・高畑・荒子、黒川	<ul style="list-style-type: none"> ・都心に近い郊外拠点では歴史的な発展経緯から商業・業務機能の集積がみられるが、現状では住宅地を中心とした郊外部の中心的拠点としての役割を担う。 ・駅の乗降者数が比較的多く、市域の縁辺に近い起終点となる拠点では、市内だけでなく市外からも含めて比較的広域の乗換え交通の拠点となるため、駅前広場などの乗換えターミナル機能の充実が求められる。 ・郊外部のなかでは徒歩や自転車での駅アクセスが多くなる傾向があり、駅周辺の市街地密度が高い（または高くなるポテンシャルをもつ）エリアでもあるため、駅周辺において歩行者環境や自転車利用環境を十分に整備する必要性が高い。
	郊外生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> ◆郊外の住宅系土地利用に特化している。 ◆近傍地域の拠点として、駅周辺に人口が比較的集積している。 ◆郊外拠点駅の性格を有して、通勤通学の駅利用に比較的特化している。 	御器所、日比野、瑞穂区役所、浄心、上社・本郷、植田、平針、本笠寺・笠寺、小幡、上小田井、鳴海、大高、有松、港区役所、荒子川公園、春田、志段味、南陽	<ul style="list-style-type: none"> ・郊外中心拠点ほどではないが、近傍の住宅地の中心駅として乗降客数が比較的多い駅であり、通勤通学の駅利用に特化している。端末バスの利用者数はそれほど多くはないが、自転車や徒歩の端末利用は比較的多く、駐輪場や違法駐輪対策、歩行者環境などの整備が求められる。 ・また、区役所などの行政拠点の最寄駅である場合が多く、駅周辺のバリアフリー環境の必要性が高い。
	観光型拠点	<ul style="list-style-type: none"> ◆臨港地区や大規模公園に近接し周辺の居住人口は少ない。 ◆観光やコンベンションでの駅利用が比較的多い。 	東山公園、名古屋港、金城ふ頭	<ul style="list-style-type: none"> ・集客施設への交通に特化し、日によって利用者数の変動が大きい。特に主要催事や行楽シーズンの休日には市内外からの交通需要が多く見込まれるため、臨時的な交通対応が必要となる。 ・交通対策にあたっては集客施設や催事主催者との連携が必要となる。
生活圏	駅そば	◆上記の都心部、拠点駅そば以外の拠点である。	志段味、南陽、およびその他の駅	・各駅の駅そば圏(約800m)の交通需要を中心とした交通環境の整備が望まれる。
	その他	◆駅そば(駅から800m圏内)以外の地域となる。	上記に含まれないエリア	・駅の徒歩圏から離れた地域であり、ある程度は自動車を使いつつも、自動車がなくても生活に困らない程度の公共交通のサービス水準を維持していく。人口密度の低い地域はバス網の維持が難しい場合も考えられ、バスに代替する公共交通システムの導入もありうる。

4. 各移動手段の課題整理と解決の方向性

各移動手段の現況課題を整理し、課題解決の方向性を検討した。

	現況	課題整理			課題解決の方向性
		都心部	拠点駅そば	生活圏	
徒歩	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部では歩道の段差などの歩行環境の不满が多く、物理的な空間量のみならず質的な面での改善が必要。 ・歩行者の9割が自転車に対して危険を感じた経験を持つ。 ・高齢者の方が、徒歩利用割合は高く、徒歩移動時間も長い。今後の高齢化を見据えて高齢者の総合的な移動支援が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・路上駐車や歩道の段差等の存在 ・市民満足度の低い歩行者環境 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺も含むバリアフリー化への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・徒歩での外出機会の多い高齢者等のための安全な歩行者環境整備 	誰もが安心して歩ける歩行者環境の確保
公共交通 (鉄道・バス)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道やバスの利用率は、近年維持もしくは増加傾向。今後自動車からの利用転換の受け皿となることを踏まえると輸送環境の改善の必要がある。 ・市民アンケート結果によると、都心部で気軽に乗れる乗り物の導入に対して、都心部への来街機会の増加や、自動車利用から公共交通への転換が期待されている。 ・鉄道駅などの交通関連のバリアフリー化は概ね進んできているが、今後も急速な高齢化が進むため、高齢者の移動環境のさらなる改善が望まれる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者のための歩行者環境整備 ・自動車、自転車との交通事故 	<ul style="list-style-type: none"> ・異なる路線間、交通手段間の乗換えの利便性向上による利用率向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・中心部へのアクセス時間の短さを活かした利用率向上 	都心までのアクセスをはじめ、徒歩での移動を支える最も重要な移動手段として、持続的なサービス提供
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車交通量は都心部で多く、増加傾向にある。 ・一方で、自転車走行空間の整備はまだ断続的となっており、早急な整備が望まれる。 ・都心部内の駅、拠点駅において多くの放置自転車がみられる。 ・歩行者の9割が自転車に対して危険を感じた経験を持つ。(再掲) ・自転車事故の約7割は自転車側にも何らかの交通ルール違反が見られる。 ・自転車利用者の約4割が道路での通行位置を意識していない。 ・放置自転車の台数は年々減少傾向にあるものの、都心部に集中する傾向にあり、都心部での駐輪対策を進める必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部内の放置自転車の存在 ・断続的な自転車走行空間 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の放置自転車の存在 ・歩行者空間と自転車走行空間の未分離 	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活での自転車利用の促進 	駅までの主な末端交通手段、日常の近距離移動手段として、走行・駐車のルール・マナーを遵守した、地域の環境に合わせた適切な利用
自動車 (バイク)	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋市は他の大都市に比べて自動車の利用率が高く、自動車に依存した交通構造になっている。 ・名古屋市の道路基盤は他都市に比べて充実している。特に、中区をはじめ都心区では道路の割合が高く2割を超えている。 ・一方で一般道路の交通量は近年減少傾向にある。 ・都心部では違法駐車が多く発生しているほか、休日には駐車場待ち車両が路上を占有している。 ・アンケートでも都心の違法駐車に対する市民の不满が高い。 ・名古屋市における運輸部門の一人当たり二酸化炭素排出量は大都市平均の約1.5倍と多い。その運輸部門の約8割を自動車が占めている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・整備水準が高く、利便性の高い道路網を背景とした過度な自動車利用 ・商業中心地における路上駐車 	<ul style="list-style-type: none"> ・過度な自動車利用 ・都心部周辺の道路における交通混雑 	<ul style="list-style-type: none"> ・短時間での使用等、自動車に依存した生活習慣 ・上記による生活空間への自動車の流入(細街路等) 	さまざまな移動手段の選択が行われた上での適切な利用
トラック	<ul style="list-style-type: none"> ・営業用自動車の駐車環境の整備(トラックの待機駐車と荷捌きエリアの指定、短時間駐車エリアの指定等)が望まれている。 ・近年増加している小口配送への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部内での荷捌き空間の不足 ・荷捌きの効率化(小口配送への対応等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域に応じた物流の効率化 	—	地域・建物等と連携した効率的な物流システム構築
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部の繁華街や、交通結节点付近における路上駐停車 ・タクシーはどこでも利用ができる公共交通としての役割を有している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・繁華街、交通結节点周辺における路上駐停車 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結节点周辺における路上駐停車 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、身障者の足としてのサービス提供 	福祉や他の移動手段の補完としての公共的役割
観光バス	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部の拠点駅では、観光バスの路上駐車により、周辺道路の混雑が懸念され、適切な待機場所もしくは運用ルールが必要。 	<ul style="list-style-type: none"> ・起終点となる交通結节点周辺における路上駐車 	—	—	起終点となる交通結节点における適切な運用

駐車マネジメントプロジェクト

パークアンドライドの推進

【新たな推進計画の策定に向けた方向性】

柔軟なパークアンドライドの展開

都心部方向への通勤型パークアンドライドに重点を置くだけでなく、郊外部方向や休日の自由目的等のパークアンドライドを展開

《公共交通と駐車場の情報連携》

- 公共交通事業者が提供する駅・停留所の周辺情報に駐車場情報（時間貸し・月極め）の追加を誘導
- 駐輪場やバス停周辺の駐車場の情報も提供し、さまざまな形のP&Rを推進



階層的なパークアンドライドの促進

市域外、市内周辺部、都心外縁部と3段階で公共交通への転換を促し、パークアンドライドを推進

市域外での展開は、交通事業者、駐車場事業者、大規模店舗事業者等との連携強化により実施

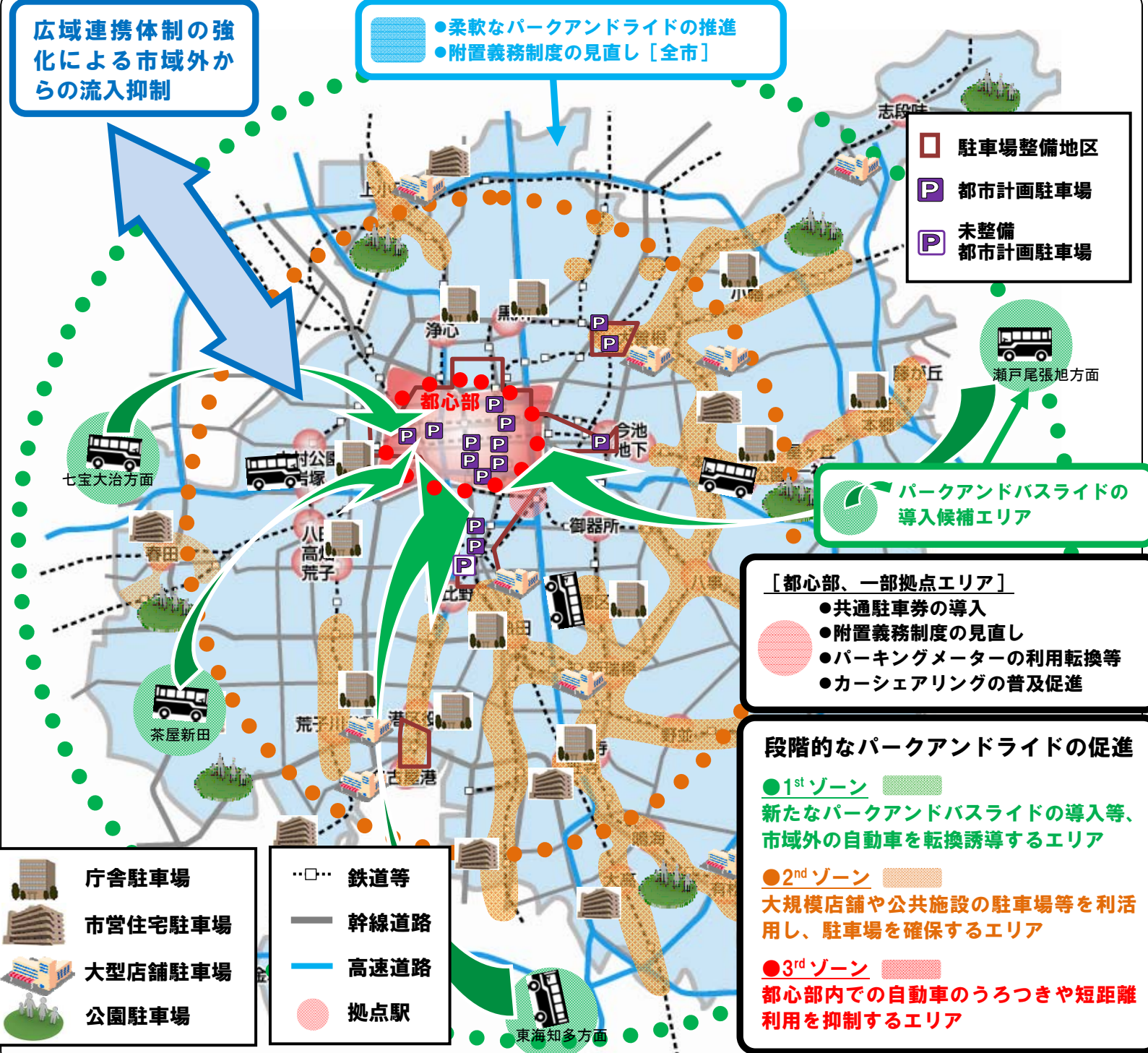


《パークアンドライド駐車場の確保》

- 既存・新設の大規模店舗駐車場の平日利用を転換誘導
- 公園や市営住宅等の公共施設駐車場の空きスペースの有効活用
- 都心部内は、既存の大規模駐車場等を活用し、乗り換え拠点を形成

新たなパークアンドバスライドの導入

路線バスとの連携や高速道路を活用したパーク&バスライドの新規路線の導入



駐車場利用の平準化

共通駐車券の導入 (ICカードの活用)

- ICカード等を活用し、都心部を中心に共通駐車券を導入
- 施設事業者及び大手駐車場事業者と連携し、公共交通付近の駐車場への拡大を検討

自動車利用の共有化

カーシェアリングの普及促進

庁舎・公園・市営住宅等の駐車場をカーシェアリング事業者に貸し出す等、自動車利用の共有化の促進を支援

駐車場整備の抑制

駐車場整備抑制エリアの検討

駐車場整備状況を踏まえ、駐車場整備地区及び都市計画駐車場（未整備都市計画駐車場を含む）のあり方、更には、駐車場整備抑制エリアの指定を検討

曜日	駐車供給量(台)	駐車需要量(台)
平日	41484	2434
休日	41484	2071

附置義務制度の見直し

[全市]

- 駐車場条例、中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例、大規模小売店舗立地法運用事務手続要綱を見直し、整備台数及び隔地制度の緩和を検討

[都心部及び一部拠点エリア]

- 附置義務駐車場の隔地集約化の推進
- 地域ルールを導入制度の追加
- 駐車場整備の代替の負担金制度やカーシェアリングの導入と合わせた附置義務台数の緩和等を検討

地域まちづくりに合わせた駐車場整備

地域の自動車利用及び駐車場整備抑制を目的とした道路空間活用やまちづくり方針に合わせ、パーキングメーターの荷さばき駐車場や自転車レーンへの利用転換又は撤去を推進

また、駐車場整備に対して、バリアフリー、緑化、電気自動車の充電設備等、社会貢献機能を義務付ける制度の創設を検討