

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 調査費：17,892 千円（当年度までの合計：81,000 千円）  
（街路事業調査 都市・地域総合交通戦略策定調査  
ただし、平成 19 年度は臨時交付金ソフトで調査）

6 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。

その成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、着実に本市が目指している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、公共交通を中心とした交通体系へと転換するための更なる交通施策も展開してきている。

このような状況において、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、それを踏まえ、本市の交通政策のあり方に関する上位理念として、「なごや新交通戦略推進プラン」を平成 23 年に策定したところである。

そのような中、本調査では、「なごや新交通戦略推進プラン」の理念を受けつつ、本市が目指すべき総合交通体系を形成するためのリーディング・プロジェクト”みちまちづくり”パッケージのあり方を明確に示し、さまざまな地域において、徒歩・公共交通を中心とした人にやさしい交通施策を具体的に展開していくために、「なごや新交通戦略推進プラン」の実行計画として交通まちづくりプランを策定するものである。

当該年度は、分野別、地域別に施策を具体化し、そのうち重点事項については、詳細検討を行い、交通シミュレーションによる定量的な検討も行った。

## I 調査概要

### 1 調査名

交通まちづくりプラン策定調査

### 2 報告書目次

## － 目 次 －

### 1. はじめに

### 2. 分野別・地域別施策展開シートの検討

- 2－1. 各実施プロジェクトの施策に関する法令・制度等の現状把握、課題整理
- 2－2. 各実施プロジェクトの施策課題を解決する手法検討及び必要なデータの作成
- 2－3. 実施プロジェクトに位置付ける施策に関する学識者ワークショップの実施
- 2－4. 各実施プロジェクトの施策に関する展開内容に関する検討
- 2－5. 各実施プロジェクトによる施策等の定量的又は定性的な効果に関する検討

### 3. 重点事項に関する詳細検討

- 3－1. 新たな路面公共交通の導入空間及び事業費・事業期間の概算検討
- 3－2. 附置義務制度の見直し及びその他関連施策の検討
- 3－3. 実施プロジェクトの実現を想定した名古屋駅及び栄地区の空間イメージの検討
- 3－4. 区画街路の再編に向けた行政と市民・企業との連携手法及び枠組み検討

### 4. イベント時でのパネル展示と市民意向把握

### 5. 交通シミュレーション

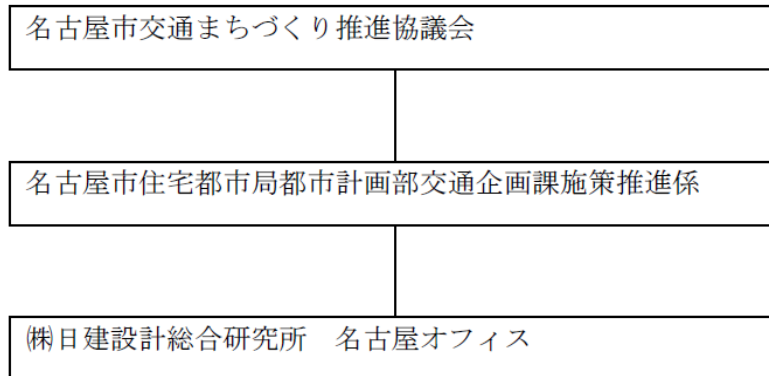
- 5－1. 交通量推計
- 5－2. 需要変動推

### 6. イラスト等の作成

#### 【参考資料】

- ・交通量配分結果一式
- ・会議資料と議事録一式

## 3 調査体制



## 4 委員会名簿等

## &lt;名古屋市交通まちづくり推進協議会&gt;

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 野口 浩寿一
	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

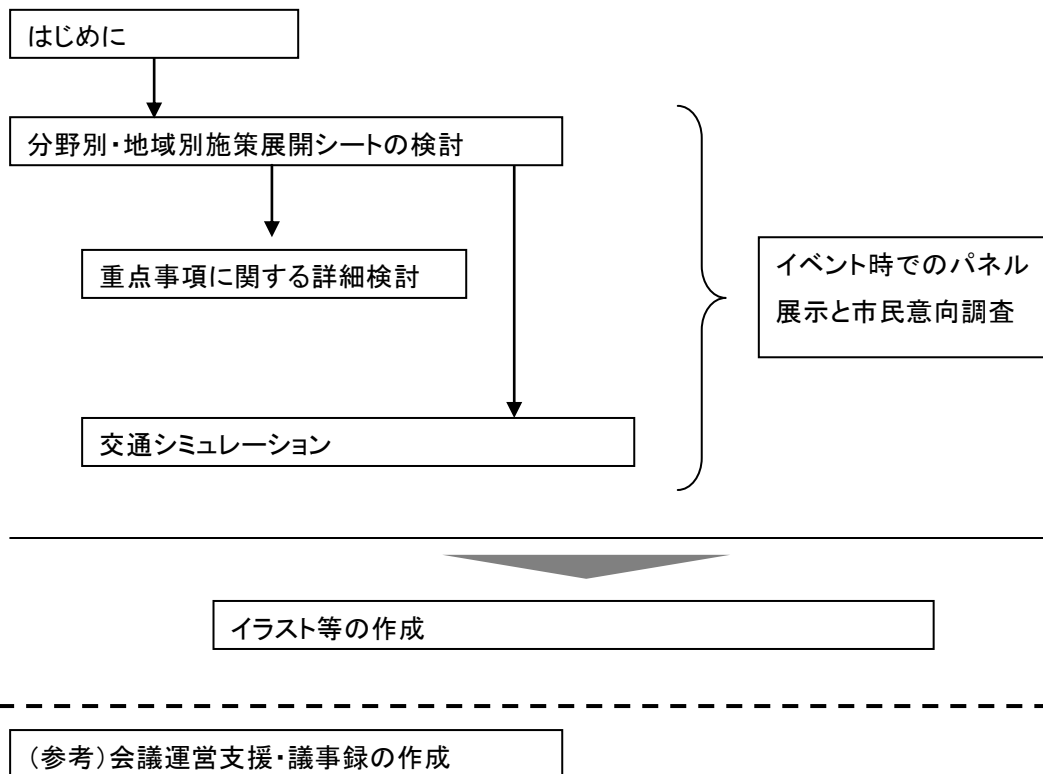
### 1 調査目的

交通政策の基本計画である「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”ことを基本理念として掲げている。

同プランでは、この基本理念を実現し、新たな総合交通体系を形成していくためには、本市の特徴である広い道路空間を利活用し、自動車中心から人が主役の空間に道路の使い方を見直していく必要があるとし、リーディング・プロジェクトとして“みちまちづくり”が位置付けられている。

そこで、本業務では、少子高齢化や環境課題等の時代の潮流を踏まえつつも、賑わいあるまちづくりの維持・向上を実現していくために、「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”と、そのパッケージ施策を具体化する計画の策定に関して、さまざまな検討業務を行うことを目的とする。

### 2 調査フロー

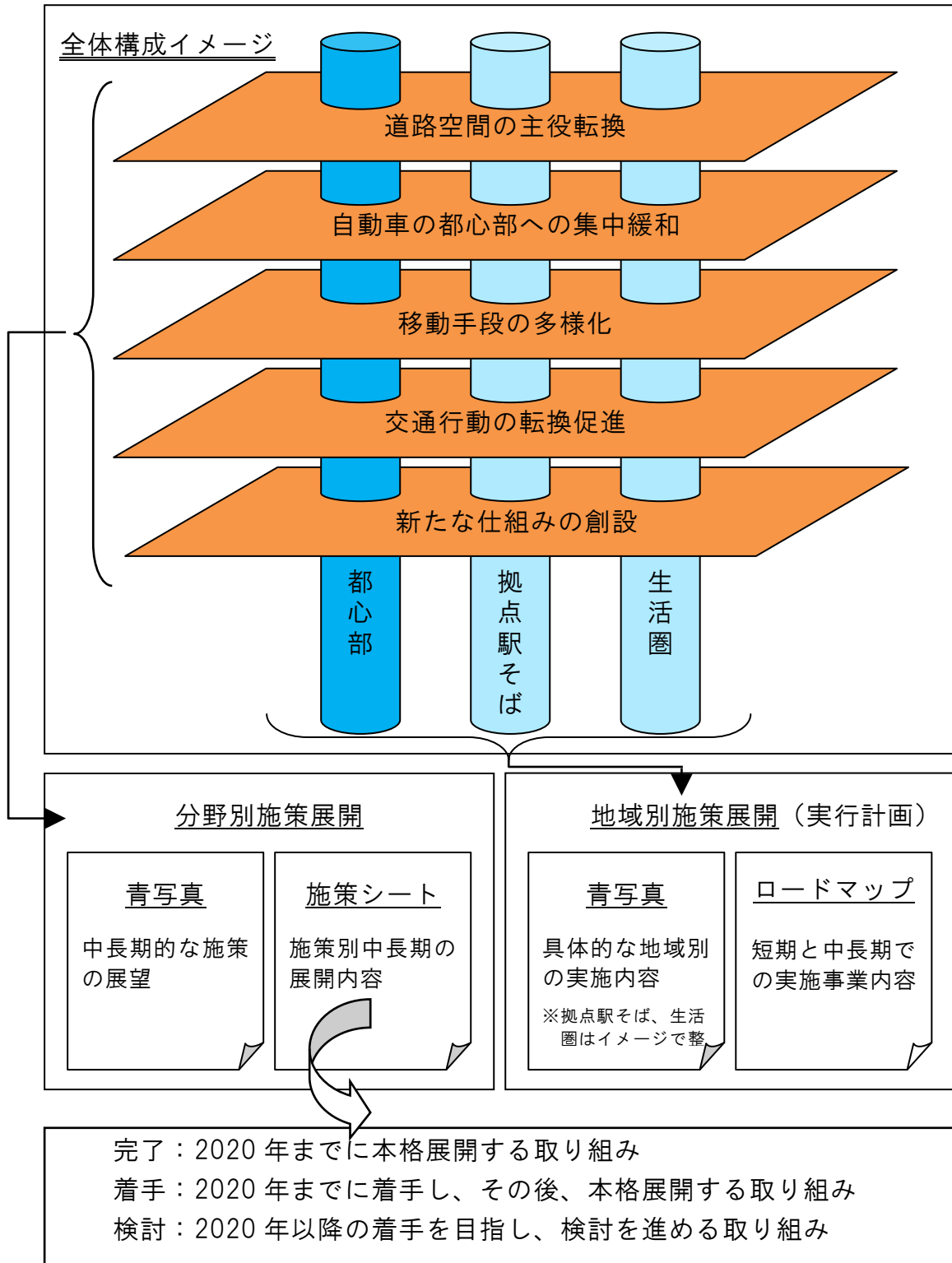


3 調査圏域図  
名古屋市全域



4 調査成果

1. 分野別・地域別施策展開の全体像



## 2. 分野別・地域別施策展開の概要

### (1) 分野別施策展開の概要

#### 道路空間の主役転換

自動車中心の道路から歩いて楽しい賑わいのあるまちへ

- ① 幹線道路の役割の明確化と空間の見直し
  - ア 特定の区間を選定し、大幅な歩行者空間拡充等に向けた空間の見直しを実施
  - イ 必要な自動車走行環境は確保しつつ、自転車や公共交通の利用促進に向けて道路空間の使い方を見直し
  - ウ 必要な場所では、道路の機能強化や新規整備を実施
- ② 地域の特色を活かした道路空間の創出
  - ア 幹線道路以外の道路空間の見直しを試行的に実施し、全市域に拡大・推進

#### 自動車の都心部への集中緩和

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

- ① 駐車場の集約化と新規整備の抑制
  - ア 駐車場整備を義務付けている各種制度を改正
  - イ 駐車場整備地区及び都市計画駐車場のあり方を見直し
  - ウ 小規模駐車場等に対する設置基準を創設
  - エ 大規模駐車場を中心に共通駐車券の導入を誘導
- ② 自動車から公共交通への乗り換え促進
  - ア 柔軟なパークアンドライドを推進
  - イ 特定駐車場の乗換機能を強化

#### 移動手段の多様化

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

- ① 新たな路面公共交通システムの導入
  - ア 都市の魅力を上向きさせるLRT又はBRTの導入検討
  - イ 歩行者の回遊を向上・支援するちょい乗りシステム（バス、コミュニティサイクル等）の導入に向けた環境整備
- ② さまざまな移動手段の導入と連携
  - ア 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
  - イ 公共性の高い移動手段の利便性向上

#### 交通行動の転換促進

多くの人々が公共交通のよさを知り利用している社会へ

- ① 対話による意識の転換
  - 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
  - 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ムーブメントの醸成
- ② 移動情報の統合・発信
  - 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

#### 新たな仕組みの創設

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

- ① 多様な主体と連携したまちづくり
  - ア 地域主体のまちづくりとの連携
  - 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
- ② 制度や財源のあり方を見直し
  - ア 既往制度を見直し、さらには特区制度等を活用
  - 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

支援

### (2) 地域別施策展開の概要

#### 都心部

賑わいと活気に満ちあふれたまちへ

- ・ 幹線道路で賑わい交流軸を選定
- ・ 区画道路で賑わいある街区を選定
- ・ 駐車場新規整備の抑制を駐車場附置義務の見直しから開始
- ・ LRT・BRTの導入検討

#### 拠点駅そば

歩いて暮らせるまちへ

- ・ 区画街路で賑わいある街区を選定
- ・ 柔軟なパークアンドライドを実施
- ・ 自転車走行環境の整備

#### 生活圏

安心・安全に暮らせるまちへ

- ・ 区画街路で暮らしの安全を守る街区を選定
- ・ 柔軟なパークアンドライド\*を実施
- ・ 自転車走行環境の整備

### 3. 交通シミュレーション

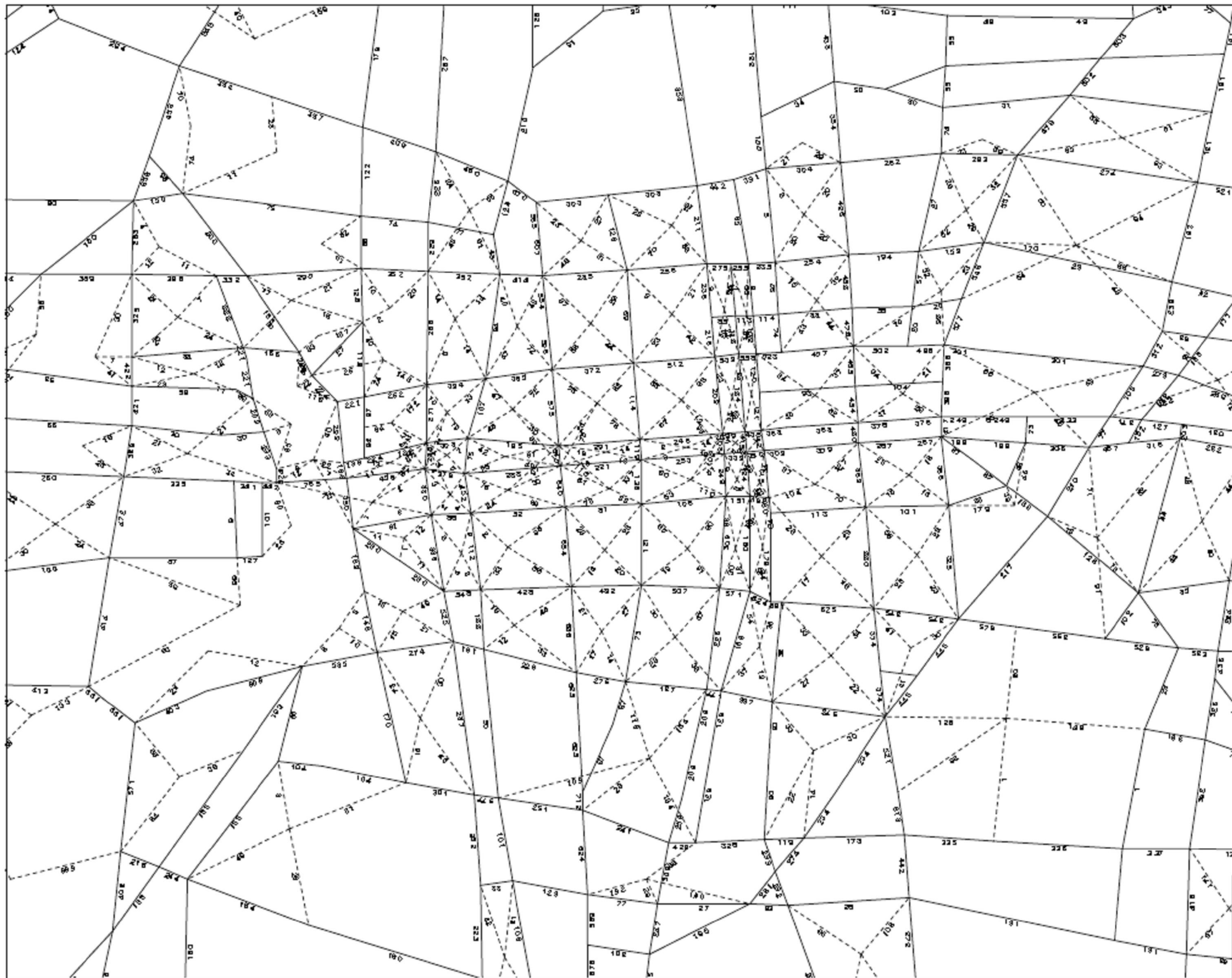
#### ◆影響予測について

- パーソントリップ調査（P T）で使用する自動車交通配分システムを使用
- 片側1車線×2以上の道路をネットワークとして設定
- 予測計算においては、「椿町線」「笹島線」（完成目標：平成28年度）の事業中区間を設定
- 都心部で発生する交通量については、設定した道路ネットワークに囲まれたブロック毎に細分化して推計。
- 第4回P T調査（H13）のOD交通量をベースに、平成24年までの人口増加を考慮して推計した現況交通量を、そのまま将来交通量として使用（人口動態等よりほぼピーク）
- 開発交通量として、以下の事業に係る交通量を上乘せして推計
  - ・名駅地区において第4回P T以降に建設された主要な建物に関する交通量
  - ・名駅地区で建築中の3か所の再開発ビルに関する交通量
  - ・「ささしまライブ」地区内の全施設の整備完了を想定した交通量
- 道路の将来交通量と、下記の道路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）を予測
  - ・名駅通
  - ・広小路通
  - ・大津通
  - ・久屋大通 など
- 交通量の変化と併せて、それぞれの道路の混雑の程度を把握

#### ◆影響予測の限界

- 平日の交通データに基づいて推計をしているため、休日の状況は予測できていない
- 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る
- 駐車場待ちの車列など、特定の要因による道路混雑への影響は反映されていない

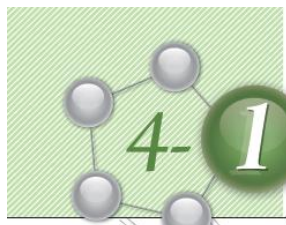




図面名 数値	交通量図 開発有 車種計交通量 (万台/日)
— (Blue line)	高速リンク
— (Red line)	アプローチリンク
— (Black line)	平面リンク

凡例





[ 道路空間の主役転換 ]

4-1

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

人々が憩い、集う、魅力的なふれあい空間。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。

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います。



■にぎわいのある道路空間づくり



■安全・安心な街区づくり

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。

- ㊦ 特定の区間を選定し、大幅な歩行者空間拡充等に向けた空間の見直しを実施 ● 都心部 16
- ㊧ 必要な自動車走行環境は確保しつつ、自転車や公共交通の利用促進に向けて道路空間の使い方を見直し ● 全市域 18
- ㊨ 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 20

2 地域の特徴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。

- ㊩ 区画道路の見直しを試行的に実施し、全市域に拡大・推進 ● 全市域 22