

都市計画概要 2013

第2編 名古屋の都市計画の現況

第3章 都市交通計画

- 3－1 都市交通の現況と将来
- 3－2 総合交通政策
- 3－3 道路
- 3－4 駐車場
- 3－5 自動車ターミナル
- 3－6 鉄道
- 3－7 基幹バス
- 3－8 新交通システム

3-1 都市交通の現況と将来

鉄道や道路・駐車場などの都市施設は、通勤・通学をはじめとした様々な都市交通を支える重要な役割を担い、都市の骨格を形成する重要な都市基盤となっており、その多くは、都市計画として位置づけられた後、個々の事業計画として具体化し整備が進められる。

こうした都市施設に関する計画内容の具体化にあたっては、交通機関相互の関連性を踏まえた長期的な視点で検討していくことが不可欠であり、様々な基礎的な調査の中で交通基盤や交通実態の現状や課題を把握するとともに、人口や社会情勢変化などの将来の見通しを踏まえた将来交通需要の推計や事業実現性などが検討される。

本市を中心とした中京都市圏では、交通に関する基礎調査として、交通の発生主体である「人」や「物」の動きに着目したパーソントリップ調査や物資流動調査などが昭和46年から概ね5年ごとに、国を始めとした関係機関と共同で実施されている。この調査では、中京都市圏における様々な交通手段の担うべき役割や連携のあり方などを総合的に検討し提案するとともに、その調査結果は本市における鉄道・バスなどの公共交通網や高速道路を始めとした幹線道路網計画などの策定に役立てられている。

(1) 都市交通を取り巻く交通環境の現状

① 道路網

本市では主に土地区画整理事業を中心とした面的な市街地整備により、まちの骨格を形成する道路網や公園などの都市基盤が全国有数の高い水準で整備されている。

都市計画道路網の整備状況でみると、計画延長約1005kmに対して平成24年度末現在で約90%の整備率であり、政令市の中では札幌市に次いで高い水準となっている。また、道路と公園を併せた公共空間率でみると、特に都心部である中区では約40%を超える高い水準となっており、東京や大阪と比較して豊かな道路空間が形成されている。

名古屋都市圏の幹線道路網の骨格を形成し、本市と周辺地域をつなぐ自動車専用道路についても、その整備が進み、道路網基盤の完成が近づいている。本市における長距離自動車交通を迂回・分散させることで市内の平面道路の負担軽減を図る役割を担う自動車専用道路のうち、名古屋環状2号線は、専用部の総延長約66.2kmの約82%が供用開始し、また名古屋高速道路については、平成25年11月に総延長約81.2kmのネットワークが全線完成した。

② 公共交通網

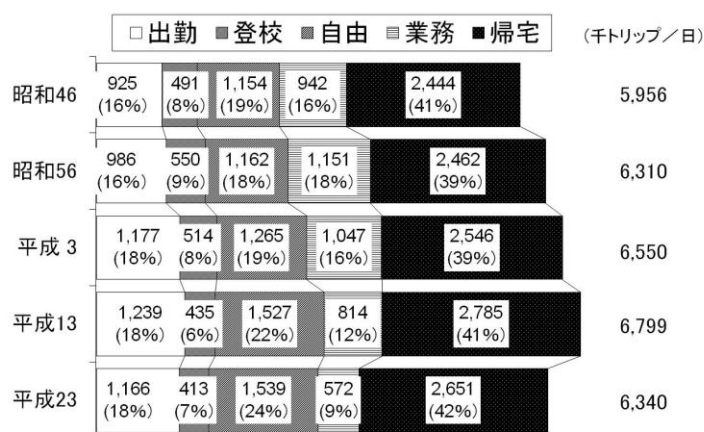
本市では公共交通機関優先の原則にたった総合交通体系の確立を目指す中で、市バスと地下鉄を中心とした一体的な公共交通のネットワークが形成されている。

市内の鉄軌道は、本市と周辺諸都市とをつなぐ放射方向の民間鉄道と市内の総合駅で連携する形で地下鉄網の整備が積極的に進められるとともに、市内の鉄道路線の一部では貨物線の旅客転用により整備されている。平成24年度末現在の市内鉄道の総延長は、約215.5km（市営地下鉄約93.3km、民間鉄道約122.2km）となっており、昼間人口あたりの路線延長では東京都区部や大阪市を上回る高い水準に達している。

また、市内のバスでは、基幹バスやガイドウェイバスという他都市では見られない先進的な交通システムが導入されるとともに、地下鉄などとの役割分担のもとで路線網も順次拡充されてきており、平成24年度末現在で、市バスの営業距離は約757km、在籍車両数は1012両となっており、いずれも公営では東京都営バスに次ぐ高い水準である。

(2) 人の動きの現状

名古屋市関連の人の動きは、図2-3-1のように、平成23年度に実施した第5回パーソントリップ調査では約634万トリップ/日であり、10年前調査（平成13年）の約9割強となり、調査を開始した昭和46年以来初めて減少した。



※端数処理のため合計が100%にならないことがある。

※平成23年は目的不明のトリップを除く。

出典：中京都市圏パーソントリップ調査（第1～5回）

図2-3-1 名古屋市関連トリップの目的構成の推移

① 目的構成の推移

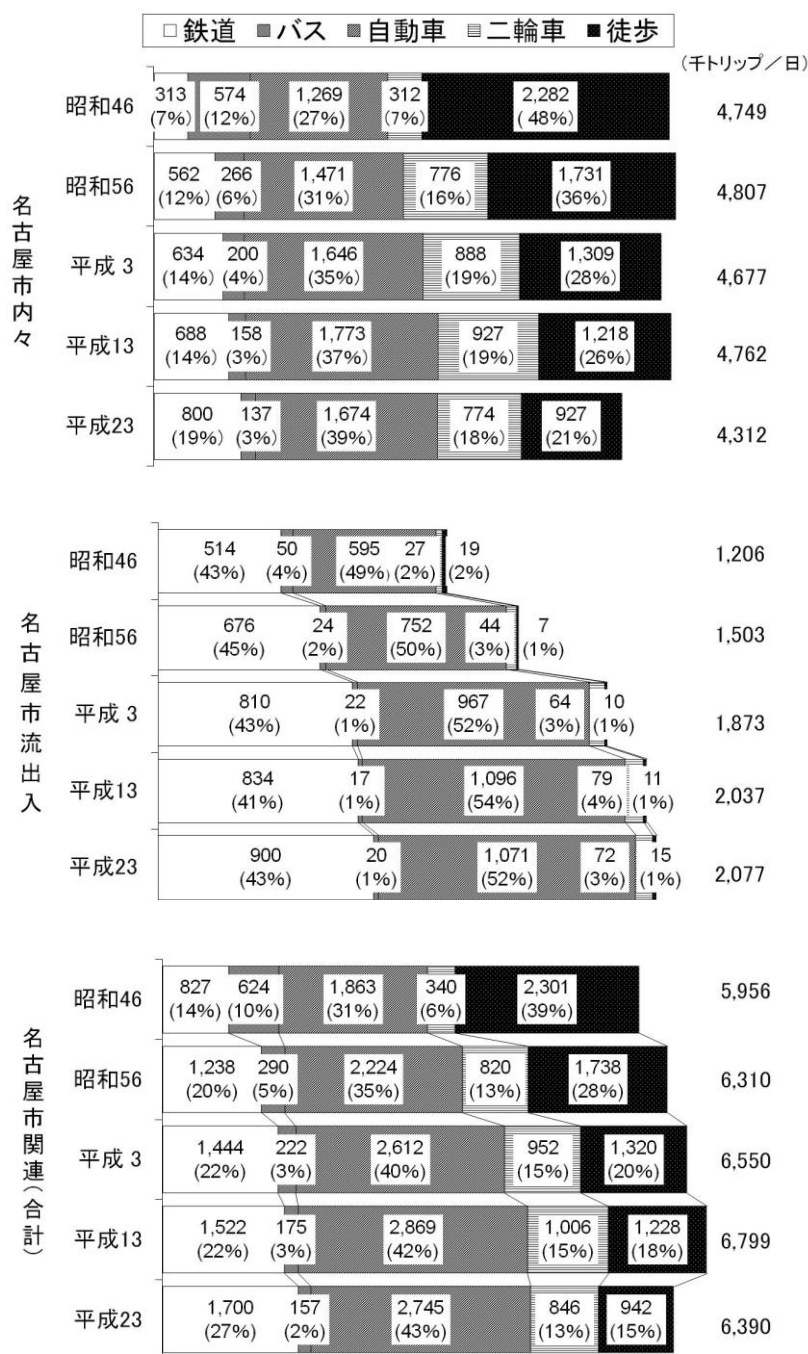
名古屋市関連の人の動きの変化を目的構成の推移からみると、出勤・登校・帰宅の各目的のトリップは概ね横ばい傾向である。一方で、業務目的トリップは平成23年では約57万トリップ/日であり、昭和56年以降、構成比・実数ともに減少傾向が続いている。逆に自由目的トリップは、平成23年には約154万トリップ/日となり、昭和56年以降、構成比・実数ともに増加傾向にある。

名古屋市関連の人の動きの現状を、図2-3-2をもとに、流動形態（市内々交通・市流出入交通）や交通手段の利用

割合でみてみる。

② 流動形態別トリップの推移

まず、流動形態別の傾向として、これまで増減しながら概ね横ばい傾向にあった市内々交通（市内間移動）は、平成23年には約430万トリップとなり、10年前調査（平成13年）と比べて約9割程度に減少した。一方、本市の流入交通は、平成23年には約208万トリップとなり10年前調査（平成13年）と同程度の交通量となっており、昭和46年以降の増加傾向が近年ではやや鈍化してきている。



※端数処理のため合計が100%にならないことがある。

※平成23年は代表交通手段不明のトリップを除く。

出典：中京都市圏パーソントリップ調査（第1～5回）

図2-3-2 流動形態別の名古屋市代表交通手段別トリップ数の推移

③ 交通手段別トリップ構成の推移

次に、代表交通手段ごとにトリップ構成の推移についてみる。

ア 公共交通（鉄道・バス）利用トリップ

図 2-3-2 に示すとおり、鉄道とバスを合わせた公共交通利用トリップは、平成 23 年には約 186 万トリップ／日となり、10 年前調査（平成 13 年）の約 170 万トリップ／日と比べ約 1 割程度の増加であり、昭和 46 年と比べると 1.3 倍となっており、経年的に増加してきていることがうかがえる。

このうち鉄道利用トリップは、市内々及び市流出入ともに増加傾向にあるが、特に市内々交通では、地下鉄営業路線の拡大などを背景とした増加が顕著であり、平成 23 年では市内々鉄道利用が約 80 万トリップ／日となっており、10 年前調査（平成 13 年）の約 1.2 倍、40 年前調査（昭和 46 年）の約 2.6 倍となっている。また、市流出入鉄道利用は、平成 23 年では、約 90 万トリップ／日であり、10 年前調査（平成 13 年）の約 1.1 倍、40 年前調査（昭和 46 年）の約 1.8 倍の伸びとなっている。

一方、バス利用トリップは、昭和 46 年から減少傾向にあり、平成 23 年の本市関連バストリップは、約 16 万トリップ／日と、10 年前調査の約 1 割減の利用となっており、昭和 46 年比でみると約 1/4 程度にまで減少している。

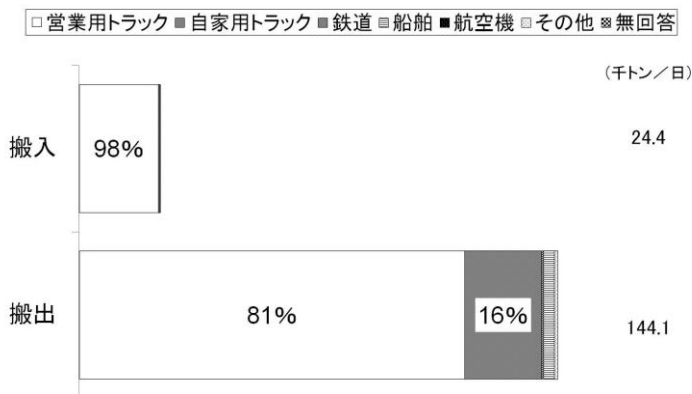
イ 自動車利用トリップ

図 2-3-2 に示すとおり、名古屋市関連の自動車交通は平成 23 年には約 275 万トリップ／日となっており、流動形態別にみると、内々自動車トリップが約 167 万トリップ／日、流出入自動車トリップが約 107 万トリップ／日と、やや内々交通の方が多い状況にある。昭和 46 年から増加し続けてきた本市関連自動車トリップは、その増加傾向が鈍化し、実数でみると平成 23 年は、10 年前調査（平成 13 年）からやや減少しているものの、利用割合でみると依然として市内々トリップは微増している状況にある。

自動車利用割合増加の背景としては、免許保有率の増加が考えられる。本市における免許保有率（※PT 調査結果による集計値）は平成 23 年には約 74%であり、昭和 46 年の約 33%に比べて約 2.2 倍となっており、今後も女性や高齢者の免許保有率の増加などにより、その傾向が進むものと考えられる。また、自動車交通利用割合の高い自由目的トリップの増加もこの傾向に拍車をかけるものと考えられる。

物の動きの現状について、貨物搬出入の輸送手段でみると、図 2-3-3 のように、搬出では営業用トラックが約

81%を占め、搬入では約 98%を占めている。自家用トラックも含め、搬出・搬入どちらも約 97%以上をトラック交通に依存している。



出典：中京都市圏物資流動調査（第 4 回）

図 2-3-3 名古屋市の輸送手段別貨物搬出入量

ウ 二輪車利用・歩行者（徒歩）トリップ

名古屋市関連交通（代表交通手段）の二輪車及び徒歩は、図 2-3-2 に示すように平成 23 年でそれぞれ約 85 万トリップ／日、約 94 万トリップ／日となっている。

二輪車利用トリップは、昭和 46 年以降継続して増加傾向にあったが、平成 23 年には減少に転じており、平成 13 年は昭和 46 年比で約 3.0 倍であったが、平成 23 年には、昭和 46 年比で約 2.5 倍の利用状況とやや減少してきている。

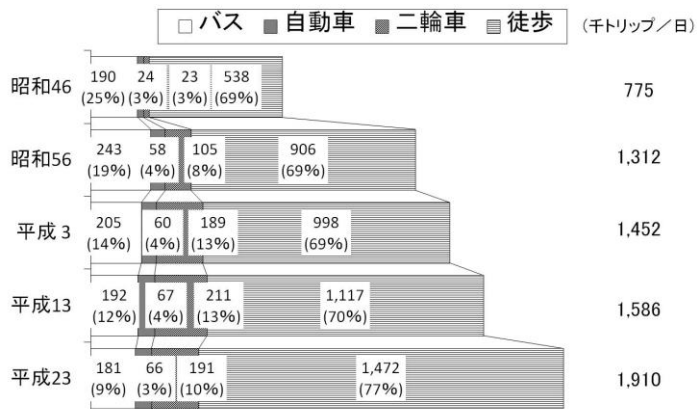
一方、徒歩トリップについては、昭和 46 年以降継続して減少傾向となっており、平成 13 年は昭和 46 年比で約 0.5 倍であったが、平成 23 年にはさらに、昭和 46 年比で約 0.4 倍まで減少している。

エ 鉄道端末トリップ

鉄道端末（鉄道との乗継ぎ）のトリップについて図 2-3-4 でその推移をみてみると、平成 23 年の鉄道端末トリップは、約 191 万トリップ／日となっており、10 年前調査（平成 13 年）比で約 1.2 倍、昭和 46 年比では約 2.5 倍にまで増加している。また、端末トリップを交通手段別にみると、鉄道端末徒歩トリップが平成 23 年には、147 万トリップ／日となっており、10 年前調査（平成 13 年）比で約 1.3 倍、昭和 46 年比で約 2.7 倍と、代表交通手段徒歩トリップとは逆に増加し続けている。こうした傾向は鉄道路線の拡大などによる鉄道利用トリップの増加を背景として、徒歩でアクセス可能な範囲も広がっていることがうかがえる。

なお鉄道端末のバス・自動車・二輪車利用トリップの増減は、端末徒歩トリップの増加傾向と比べるとそれほ

ど顕著にはみられず、概ね横ばいで推移している。



※端数処理のため合計が100%にならないことがある。

※名古屋市民によるトリップの集計値。

出典：中京都市圏パーソントリップ調査（第1～5回）

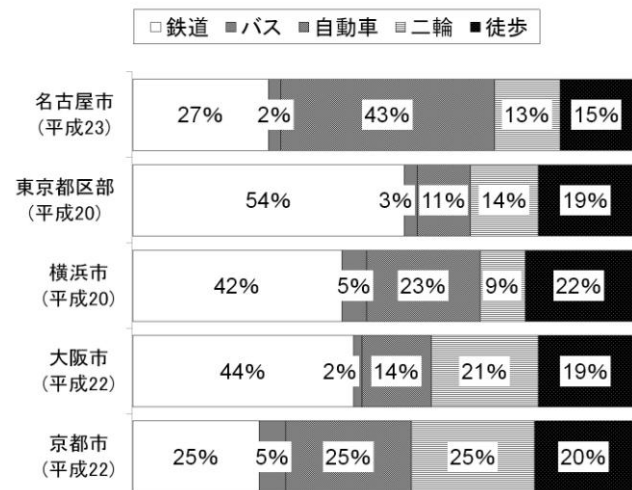
図2-3-4 名古屋市の鉄道端末における交通手段別トリップ数の推移

④ 主要都市との比較

図2-3-5をもとに、名古屋市関連トリップの交通手段割合を他都市と比較する。鉄道利用は、本市が約27%であるのに対し、東京都区部が約54%、次いで大阪市が約44%、横浜市が約42%となっており、本市の鉄道利用割合は京都市の約25%と同程度の状況となっている。一方でバスの利用についてみると、本市が約2%の利用であるのに対し、横浜市や京都市が約5%とやや高いものの、概ねどの都市も同じような利用状況となっている。

鉄道とバスを合わせた公共交通の利用でみると、東京都区部が約6割弱、大阪市・横浜市が約5割弱、京都市と本市が約3割と、本市は公共交通の利用割合が低い状況にある。

次に自動車の利用でみると、他の都市が約1～3割弱の利用状況に対して本市の自動車利用は約4割強であり、本市は特に自動車に依存した交通実態であることがうかがえる。



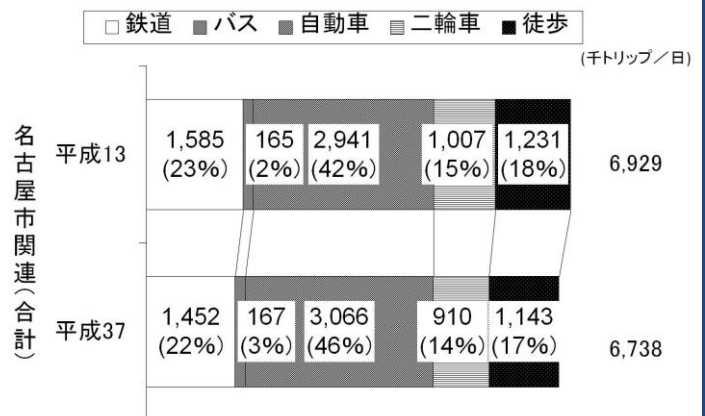
※端数処理のため合計が100%にならないことがある。

出典：中京都市圏パーソントリップ調査（第5回）

図2-3-5 交通手段割合の他都市比較

（3） 将来の都市交通への対応

名古屋市における「人の動き」の将来見通しとして、平成13年度に実施した第4回パーソントリップ調査では、図2-3-6に示すような予測を行っている。平成37年における名古屋市関連交通（パーソントリップ数）は、本市とその周辺地域の人口減少などに伴い、674万トリップ/日と予測しており、将来の交通機関別の利用は、鉄道・二輪車・徒歩トリップが減少する一方で、バス利用は横ばい、自動車利用は増加すると見込んでいる。



※端数処理のため合計が100%にならないことがある。

出典：中京都市圏パーソントリップ調査（第4回）

図2-3-6 名古屋市の「人の動き」の見通し

平成23年度から実施している最新の中京都市圏パーソントリップ調査では、本市を中心とした中京都市圏では、今後、人口の増加傾向が鈍化し高齢化が進展していくことが予想される中で、情報化の進展や外出率の低下などにより、総トリップ数が減少していくことが見込まれている。

また、今後は生産年齢層が主体の業務トリップや通勤・通学トリップ交通が減少する一方で、高齢者などを主体とした自動車交通に依存する自由トリップの増加も予想され、さらに複雑化・多様化する都市交通への対応が求められてくるものと考えられる。

さらに、平成39年に予定されるリニア中央新幹線東京・名古屋間の開業を踏まえた新たな地域間交流時代への対応や、今後高い確率での発生が予想される南海トラフ巨大地震などの広域的な災害発生への対応など、中京都市圏の中心都市としての本市には、新たな視点での交通計画の立案とその実現が求められている。

こうした諸課題に対応していくために、今後もパーソントリップ調査を始めとした総合交通体系調査の中で、交通実態の把握・分析や将来の交通需要動向を推計し、将来の望ましい交通のあり方や交通計画の立案と実現を目指していくこととしている。

3-2 総合交通政策

今後本格化する成熟社会においては、都市の持続発展の視点が重要である。本市では、平成39年にリニア中央新幹線の開業が予定されており、中京都市圏の中心都市として、ますます重要な役割を担っていくことになる。

本市が魅力的な都市であり続けるためには、誰もが快適に移動できる都市環境を実現するとともに、自動車に過度に依存しない環境にやさしいライフスタイルが定着することによって、人・物・情報の流れを活発化し、都市活動を促進していくことが重要である。

本市の交通施策は、従来から行われてきた需要追従型の交通基盤整備から、都市構造と交通の関連に着目した“まちづくりと連携した”交通施策にシフトしており、既存の交通基盤を有効活用しつつ、公共交通、徒歩、自転車を中心とした交通体系を形成するためのソフト施策を一体的に取り組んでいくことが重要である。

(1) なごや交通戦略

本市では、昭和52年の名古屋市基本構想に掲げられる「公共交通機関優先の原則にたった総合交通体系の確立」を基本理念として、公共交通や道路などの交通基盤の整備を進めてきた。一方で、自動車交通の増加により交通渋滞や違法駐車、排出ガスによる環境悪化、公共交通利用者の減少など様々な問題が発生していた。

このような状況を受け、平成16年に名古屋市交通問題調査会は、まちづくりと連携した総合交通体系のあり方を示した「なごや交通戦略」を答申した。

なごや交通戦略では、「環境にやさしい交通」、「まちの賑わいを支える交通」、「安全・快適な交通」の3つを本市がめざす目標として掲げ、公共交通と自動車の利用割合「3対7」を、平成22年には「4対6」にするという数値目標の実現に向け、交通需要マネジメント（TDM）の視点から戦略的に交通施策を実施することとした。

施策の実施にあたっては、「自動車の流入や違法駐車抑制（都心の自動車減量）」、「公共交通の使いやすいまちづくり（駅そばルネサンス）」、「使いたくなる公共交通の実現（エコ・ポイントTDMとちょい乗りシステム）」、「環境にやさしいライフスタイルの普及（交通エコライフ）」をなごや交通戦略の4本柱（重点施策）に位置付けるとともに、「都心」「駅そば」「広域」の3つの地域において取り組むべき施策を取りまとめたパッケージ・プログラムを作成し、平成22年までに取り組む短期実施施策とそれ以降の中長期的調

査・検討施策を区分した。

また、交通施設や様々な制度等の充実とあわせて、環境にやさしいライフスタイル「交通エコライフ」の定着が特に重要とされ、市民、企業及び関係機関と協力して一体的に取り組むを進めていくこととした。

(2) なごや新交通戦略推進プラン

「なごや交通戦略」に掲げる各種施策の実施によって、平成19年に行った交通行動簡易調査における公共交通と自動車の利用割合は「36：64」となり、目標に近づく方向に進んでいることが確認された。「なごや交通戦略」の短期の目標年次となる平成22年を迎えるにあたり、戦略の継承と発展を行うとともに、交通を取り巻く状況変化に対応していくために、新たな交通戦略が必要となった。

これを受け、平成22年に名古屋市交通問題調査会は、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めざす「なごや新交通戦略」を答申した。平成23年には、その答申をふまえ、本市は、将来に向けた交通施策を推進していくための指針となる「なごや新交通戦略推進プラン」を策定した。

推進プランは、平成32年度を目標年次とし、「安心・安全で便利な交通」「環境にやさしい交通」「まちの賑わいを支える交通」という3つの目標及び「誰もが利用しやすい交通システムの実現」「安全を確保した交通環境の形成」「低炭素型交通体系の実現」「交通エコライフの推進」「歩いて楽しいまちの創出」「まちの活力を支える交通環境の形成」という6つの基本方針を設定した。

施策の推進にあたっては、本市の特長である豊かな道路空間を「自動車中心」から「人が主役の空間」へと見直していくリーディング・プロジェクト「みちまちづくり」の考え方を基本に、「都心部」「拠点駅そば」「生活圏」の3つの地域において取り組むべき施策をパッケージ化し、戦略的に展開することとした（図2-3-7参照）。

推進プランに掲げる将来目指すべきまちの姿を実現するために、交通施策の事業主体、取組期間を明確にした「みちまちづくり」パッケージ推進プログラムをとりまとめるとともに、中間年となる平成27年度を目途に、総合的な評価・検証を行い、必要に応じて見直しを行うこととした。また、「みちまちづくり」パッケージを着実に進めていくために、具体的な将来像を市民等に提示しつつ、実効性のある実行計画「なごや交通まちづくりプラン」の策定を進めるとともに、本市の公共交通サービスのあり方について調

査・検討を行うこととした。



図2-3-7 都心部「みちまちづくり」パッケージにおける将来のまちのイメージ

(3) 本市における様々なTDMの取り組み

① モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメントとは、一人ひとりのモビリティ（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のことである。

本市の取り組みとしては、地下鉄開通などの交通環境が大きく変わるときに沿線の居住者や事業所を対象にコミュニケーション・アンケートなどを実施し、交通行動の変化を促す取り組みなどを実施してきた（主なものとして、平成18～19年度に実施したゆとりーとライン及びあおなみ線の沿線や、平成22～23年度に実施した桜通線徳重地区など）。

また、平成21年2月にモビリティ・マネジメント支援サイトを開設し、より多くの市民にクルマの使い方をはじめとする日常の移動について振り返っていただく為のきっかけとなる情報（クルマと環境の関係、市民の皆さまの移動事例等）を提供している。

② 公共交通エコポイント

「なごや交通戦略（平成16年答申）」における短期実施施策のひとつ（「エコ・ポイントTDM」）として提案された。地下鉄利用などの環境貢献行動により取得する「交通エコポン」の蓄積に対して還元サービスを提供することにより公共交通の利用を促す交通施策で、「なごや交通戦略」では、「使いたくなる公共交通」を実現するとともに、「交通エコライフ」を支える交通施策として期待された。

平成16年開催のITS世界会議ショーケースのひとつとして、社会実験が約2ヶ月実施され、平成17年には愛・地球博のEXPOエコマネーと連携した社会実験が約3ヶ月半実施された。これらの社会実験を経て、平成18年10月から特定非営利活動法人エコデザイン市民社会フォーラムが事業主体となって実用化が開始された。

公共交通エコポイントは、地下鉄等の公共交通を利用する際に、あらかじめ登録した電子マネーやIC乗車券、決済機能付き携帯電話などを専用のリーダーにタッチしたり、公共交通を利用して協賛店舗で一定額以上の買い物をするにより、貯めることができる。また、貯めた交通エコポンは、EXPOエコマネーに自動換算され、エコ商品などと交換（個人還元）や植樹への寄付（社会還元）を行うことができる。市民の環境に配慮した行動を「見える化」して、環境配慮行動への市民参加をよりわかりやすく、より身近なものとするに一定の役割を果たしている。

③ カーフリー宣言

カーフリー宣言とは、市民が「週に1回以上車の利用を控える」ことを宣言することにより、交通エコライフの必要性に気づくと共に、自動車に頼らないライフスタイルを实践して貰うきっかけづくりを目的としている。平成19年9月23日に車両を通行止めにして実施された「なごやカーフリーデー2007」を契機に始まった取り組みである。宣言することによりEXPOエコマネーを貯めることができ、「なごやカーフリーデー2007」以降、EXPOエコマネーセンターや環境デーなごや等で、受付を行ってきた。平成25年3月末現在で累計参加者数は4万人を超えている。

④ エコ交通マップ

日常の移動手段を自動車だけではなく、公共交通や自転車、徒歩と必要に応じて使い分けるライフスタイルである「交通エコライフ」を实践する上のツールとして、公共交通の路線図だけではなく、地区の魅力あるスポット等を盛り込んだマップを地元住民と協働で作成しており、平成20年度に天白区の池場地区で最初に作成し、これまでに計7地区のマップが完成している。

マップの作成に際しては、地元住民を中心としたワークショップを数回に分けて開催し、その中で、まち歩きを通して地区の交通事情を再認識し、さらに日々の交通行動を振り返って貰い、参加者の交通行動を変えるきっかけとなることを期待している。また、とりまとめたマップを地区で配布することにより、地区全体として交通の状況を共有し、交通エコライフの推進につながることも期待されている。

⑤ I T S

I T S（高度道路交通システム）は、「最先端の情報通信技術等を用いて道路と車両とを一体化して安全性、輸送効率、快適性の向上等を図るとともに、環境保全に資する交通を実現する社会システム」であり、道路の有効活用や公共交通の利用促進などにより、渋滞・交通事故・環境悪化などの交通分野の諸問題を解決するとともに、様々な情報を提供することでまちの賑わい形成にも寄与すると考えられる。これまでも、産官学が協力して導入分野の拡大に向けた取り組みが進められてきている。

本市においては、平成 16 年開催の「I T S 世界会議愛知・名古屋 2004」や平成 17 年開催の「愛・地球博」を契機として、関係行政機関などと連携し、I T S を活用した新たな交通施策が試行的に取り組み、そのうちのいくつかは各事業者が主体となり実運用されている。

表 2-3-8 本市における主な I T S の取り組み状況

施策名	概要	実施主体	状況
ノンストップ自動料金収受システム(ETC)	料金所での一時停止を不要とし、利用者の利便性向上と円滑な自動車交通を確保	名古屋高速道路公社	H16年3月より運用
公共車両優先システム(PTPS)	バス交通を、優先レーンの設置と合わせた優先信号により円滑に制御	県警、交通事業者	H16年3月より運用
現場急行システム(FAST)	緊急車両を優先信号により円滑に制御	県警、消防局	H16年9月より運用
バス運行総合情報システム	市バスの接近情報を交通局HPなどで提供	交通局	H16年10月より運用
なごや乗換ナビ	市バス・地下鉄の乗り換え情報を交通局HPで提供	交通局	H18年4月より運用
公共交通エコポイント	ICカードなどによるポイントサービス付与により公共交通利用や環境貢献活動を促進	NPOなど	H18年10月より運用

3-3 道路

道路は、鉄道とともに都市交通における最も基幹的な施設である。都市の骨格を形成し、市民の日常生活と機能的な都市活動を確保するうえで重要な役割を果たしている。

また、道路は、交通の用に供するばかりでなく、電気、ガス、上下水道、通信などの供給処理施設の設置場所として、さらに、採光、通風の空間、防災上の空間として、多様な機能によって都市を支えている。

これらの道路は、その規模、目的に応じて性格づけがなされており、自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路の4つに分類される。

本市の都市計画道路は、表2-3-9のようにそれぞれの種別に応じて総計334路線、総延長約1,005kmが決定されており、これらはネットワークを形成して、有機的にその機能を発揮するよう計画されている。

(1) 自動車専用道路

自動車専用道路は、文字どおり専ら自動車の交通の用に供する道路であり、都市内外の自動車交通を大量に処理する機能を有する都市圏の骨格となる道路である。

自動車専用道路には、全国的な高速道路網を形成する高規格幹線道路と、地域間及び空港・港湾等拠点施設との連絡を図る地域高規格道路があり、これらの道路が一体となってネットワークを形成することにより、その機能を発揮

するものである。

名古屋圏では、高規格幹線道路として、首都圏・近畿圏等との広域的な連携を受け持つ第一東海自動車道（東名高速道路）、中央自動車道西宮線（中央自動車道、名神高速道路）、近畿自動車道名古屋亀山線（名古屋第二環状自動車道、東名阪自動車道）、第二東海自動車道横浜名古屋線（新東名高速道路、伊勢湾岸自動車道）、近畿自動車道名古屋神戸線（伊勢湾岸自動車道、新名神高速道路）、近畿自動車道伊勢線や南北方向を結ぶ東海北陸自動車道、名古屋市周辺の都市群を結ぶ東海環状自動車道がある。

また、地域高規格道路として、名古屋高速道路、名古屋瀬戸道路、知多中央道路（知多半島道路）などが位置づけられている。（図2-3-10参照）

なお、これらの道路へのアクセス向上のため、東名高速道路守山PA（パーキングエリア）に接続する守山スマートIC（インターチェンジ）（仮称）を平成22年6月に都市計画決定、平成25年8月に一部変更を行い整備を進めている。守山スマートIC（仮称）は24時間、全車種（ETC無線通信車）、フル方向で通行できる。名古屋市東北部からの広域的な自動車専用道路ネットワークへのアクセス性が向上することにより、まちづくりの推進・広域交流の活性化が図られるとともに、交通分散効果による東名高速道路名古屋インターチェンジ周辺の交通集中緩和、環境改善が期待される。（第2編第6章6-3(2)⑥参照）

表2-3-9 都市計画道路の種別・規模別総括表

区分 幅員	自動車専用道路	幹線街路	区画街路	特 殊 街 路		合 計
				歩 行 者 専 用 道 自 転 車 道 自 転 車 歩 行 者 道	都 市 モ ノ レ イ ル 専 用 道	
延長（約 m）						
40m以上	450	126, 140	－	－	－	126, 590
30m～40m未満	6, 390	147, 170	2, 510	－	－	156, 070
22m～30m未満	1, 220	137, 890	－	－	－	139, 110
16m～22m未満	91, 380	257, 360	6, 730	290	－	355, 760
12m～16m未満	4, 500	167, 450	12, 010	4, 820	－	188, 780
8m～12m未満	－	7, 780	11, 580	4, 410	590	24, 360
8m未満	－	－	5, 540	2, 100	6, 770	14, 410
計	10路線 103, 940	208路線 843, 790	80路線 38, 370	34路線 11, 620	2路線 7, 360	334路線 1, 005, 080

駅前広場等	－	23か所 101, 900㎡	－	2か所 1, 850㎡	－	25か所 103, 750㎡
-------	---	-------------------	---	----------------	---	-------------------

変更した。高速 2 号線の一部区間では、景観にも配慮した Y 型ダブルデッキ構造が採用された。

(オ) 平成 3 年

名古屋環状 2 号線が都市計画決定されたことを受け、1 号東部区間の留保を解除し、名古屋環状 2 号線と接続する高針 JCT までトンネル式構造が採用された。

(カ) 平成 6～8 年

名濃道路（平成 6 年）、名岐道路（平成 8 年）の決定により、路線が市外まで拡大された。また、高速 3 号線の事業化が進む中で、本区間の事業の推進が急務の課題となり、出入口の追加変更、本線の線形変更（平成 6 年）が行われた。

これらの変更を経て、現在では、7 路線延長約 81.2 km が決定されている。

イ 計画の概要

名古屋市外周部には、名古屋環状 2 号線が配置されており、さらにその外側には東名・名神高速道路等の高規格幹線道路があり、名古屋高速道路は、都心から主要な 6 方向に放射状に伸びて、これらに接続している。このうち、交通需要が大きい南北方向に 2 路線、東西方向に 1 路線の 3 路線と、南北 2 路線相互を連絡する 2 分岐線、市外へ伸びる名濃道路、名岐道路の 7 路線によって構成されている。これらは都心部で環状ルートを形成し、都心部から主要方向への放射部は、往復通行とし、都心部は分岐線を経由する都心環状一方通行方式（時計回り循環方式）が採用されている。

構造としては、高速 1 号線の吹上～高針間が半地下・地下構造となっている他は、基本的に高架構造であり、高架部において、沿道環境を保全する必要がある区間については、遮音壁を設けている。車線数は基本 4 車線（一部 3 車線）となっている。

ウ 事業等

名古屋高速道路の建設は、昭和 45 年に愛知県・名古屋市によって設立された名古屋高速道路公社によって進められており、沿線の環境保全に十分留意する中で、昭和 54 年 7 月に高速 2 号線の高辻～大高間約 10.9 km の供用が開始され、以降、平成 7 年 9 月に都心環状線の供用、平成 15 年 3 月にトンネル式構造の四谷～高針 JCT 間の供用などの、19 回の部分供用を経て、平成 25 年 11 月に最後の区間である高速 3 号線の六番北～木場間（約 3.9 km）を供用し、名古屋高速道路ネットワークが完成した。（図 2-3-11 参照）

② 名古屋環状 2 号線

ア 経緯

名古屋環状 2 号線以前の環状路線の計画としては、名古屋大都市圏における環状道路の必要性から、幅員 25m を有する市外周部の環状機能を果たす道路が昭和 32 年 9 月に都市計画決定された。

その後、急激な市街化と自動車交通の増大に伴い、都市の秩序ある発展と市街地の交通を機能的に処理するために、昭和 42 年 3 月から昭和 43 年 10 月にかけて、名古屋環状 2 号線が自動車専用道路を有する幅員 50m から 60m の道路として都市計画決定された。

さらに、環境影響評価の手続きを経つつ、昭和 54 年 8 月に名港西大橋・中央大橋・東大橋を含む高速名古屋環状 2 号線の海上部（東海市～金城ふ頭～飛島村）が都市計画決定され、昭和 57 年 11 月には高速名古屋環状 2 号線の陸上部の都市計画決定と名古屋環状 2 号線の一部幅員変更が行われた。

また、飛島村から大府市に至る海上部及び南部区間については、平成 3 年 8 月に豊田市と四日市市を結ぶ伊勢湾岸道路の一部として都市計画変更され、現在に至っている。

イ 計画の概要

市周辺部に位置する半径東西約 8 km、南北約 10 km、延長約 66.2 km（一般部は約 60.4 km）の環状道路で、本市を含め 7 市 1 町 1 村（名古屋市、春日井市、東海市、大府市、日進市、清須市、あま市、大治町、飛島村）に係っている。

断面は、図 2-3-12 に示すように、一般道路と自動車専用道路の二つの役割をもつ複断面構造である。その標準幅員は 50m から 60m（鉄道併設区間は 72.5m）で、専用部、一般部ともに 4 車線である。ただし、伊勢湾岸自動車道部分については専用部 6 車線となっている。また、陸上部では、沿道環境を保全し、地域景観との調和を図るため、環境施設帯を設けている。ここには、沿道環境を保全するのに必要な遮音壁等の施設のほか、植樹帯や地域の日常生活に必要な地先道路及び自転車歩行者道を設けている。

一般部の構造は、地表式であり、主要な道路とは信号交差点となっている。また、主要な国道等とは立体交差となっている。専用部の構造は、平地部では嵩上式とし、起伏の多い東部丘陵地については、その地形に応じ掘割式を採用している。また、主要な幹線道路には、ランプウェイ（出入路）を設け、一般道路と有機的に連絡している。

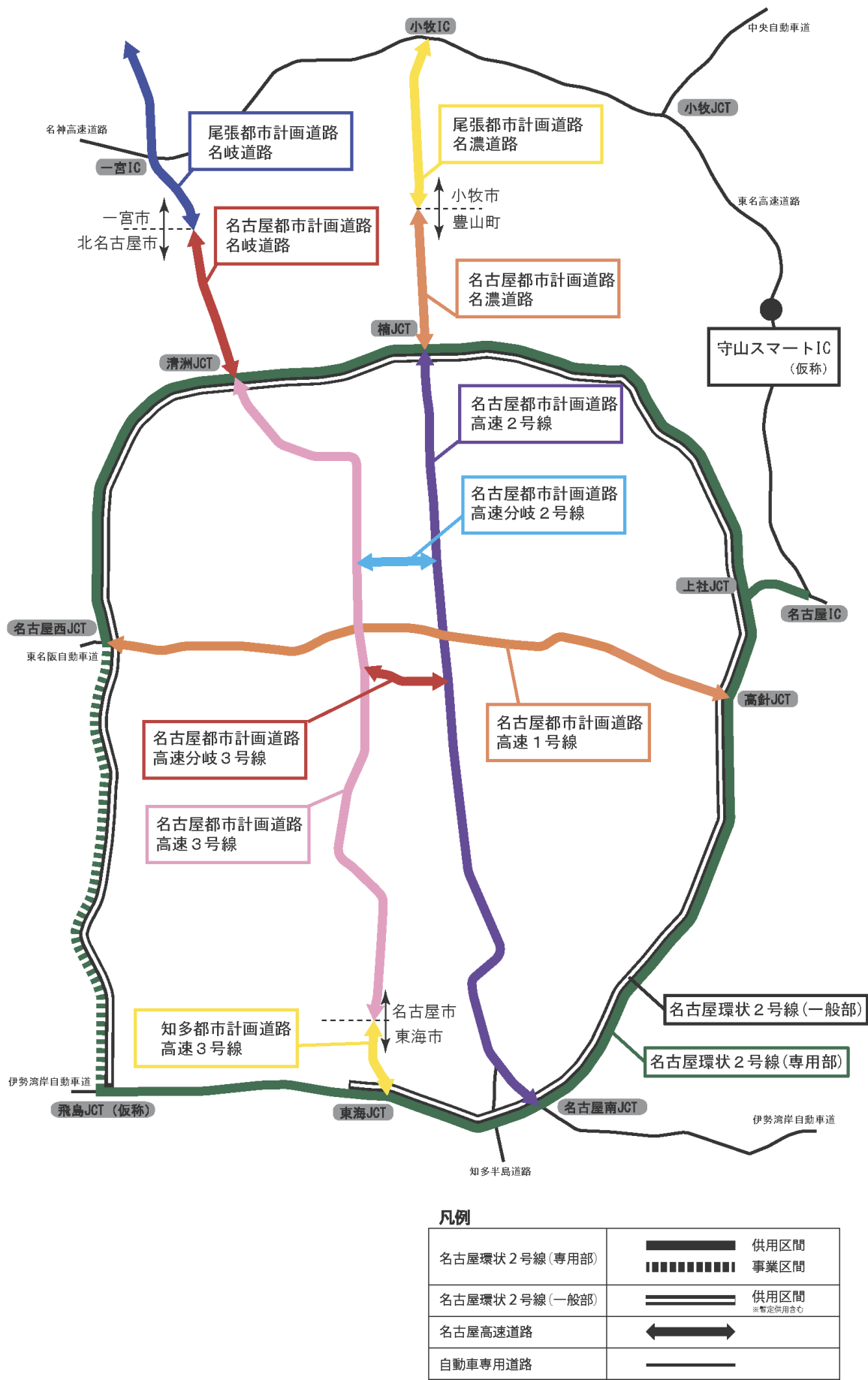
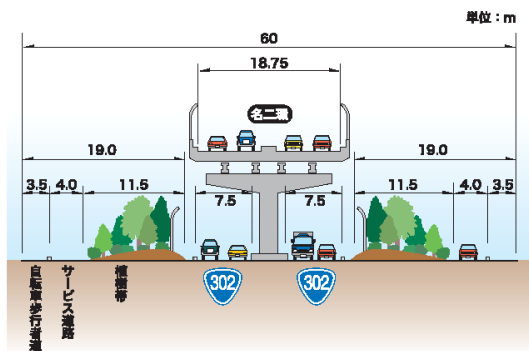
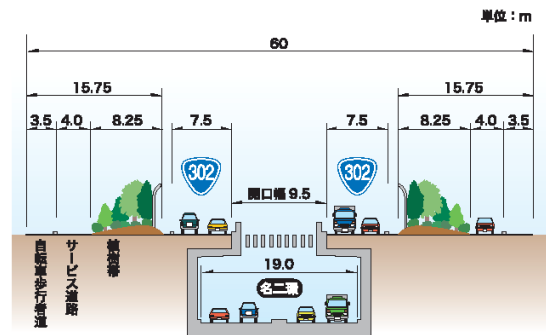


図 2-3-11 名古屋環状2号線・名古屋高速道路概念図



高上式



掘割式

(国土交通省中部地方整備局愛知国道事務所提供)

図 2-3-12 名古屋環状2号線標準断面図

この道路の役割としては主に二つある。名古屋高速道路と一体となって、市周辺部の流入交通を迂回分散導入するとともに、都市内各街路との機能分担を明確化し、交通の質を純化するなどといった自動車交通の整流化を図る役割と、計画的な市街地の開発を図り無秩序な開発を防止するとともに、都市機能を分散再配置し、あわせて都心の機能純化と再開発を促進するなどといった都市開発的な役割がある。

ウ 事業等

(ア) 一般部

昭和44年12月に上社IC（インターチェンジ）から北回りで名四国道（飛島村）までが、昭和49年11月には全線が一般国道302号として路線指定された。

事業については、昭和46年4月に一般部の一部が国の直轄事業として着手され、昭和62年までには全線が国の直轄事業となり、道路事業により整備が進められている。昭和55年4月に北部区間（国道22号～国道19号間）が暫定2車線で供用開始されたのをはじめ、順次供用が進められてきたが、平成23年3月に東南部区間（国道153号～国道23号）と東北部区間（国道19号～県道名古屋長久手線（都計広小路線））の全体が供用開始となり、全線約60.4kmが開通（暫定供用含む。）した。

(イ) 専用部

昭和53年12月に、東名阪自動車道名古屋西ICから北回りで東名高速道路名古屋IC間約28kmについて国土開発幹線自動車道の基本計画が、昭和57年3月に高速自動車国道の整備計画がそれぞれ策定された。その後、昭和58年8月から日本道路公団により整備が進められ、昭和63年3月に名古屋西JCT（ジャンクション）から清洲東IC間約8.5kmが供用されたのをはじめ、平成3年3月には清洲東ICから勝川IC間約8.7km、残る勝川ICから東名名古屋IC間約11.0kmが平成5年12月に供

用され、北回り区間が全線開通した。

平成8年12月には、上社JCTから名古屋南IC間約15kmについて国土開発幹線自動車道の基本計画が、平成10年12月には高速自動車国道の整備計画がそれぞれ策定された。そして、平成9年12月には上社JCTから高針JCT間が、平成10年12月には有松ICから名古屋南IC間が、平成11年12月には残り区間が事業着手された。その後、平成15年3月には、上社JCTから高針JCT間約2.7km、平成23年3月には高針JCTから名古屋南JCT間約12.7kmが供用され、東部・東南部区間が全線供用された。

また、名古屋西JCTから飛島JCT（仮称）間約12kmについては、平成11年12月に国土開発幹線自動車道の基本計画が、平成21年5月に高速自動車国道の整備計画がそれぞれ策定された。その後、この区間については、名古屋西JCT及び飛島JCT（仮称）以外の本体工事が国の直轄事業、名古屋西JCT及び飛島JCT（仮称）と全線の舗装、設備工事が中日本高速道路株式会社の有料道路事業として施行されることとなった。平成24年4月には、国の直轄事業の事業着手が示され、有料道路事業についても、中日本高速道路株式会社へ事業許可が出されており、平成30年度の供用を目標に事業が進められている。

伊勢湾岸道路重複区間（名古屋南IC～飛島IC間）については、昭和54年12月に名港西大橋（名港中央IC～飛島IC間）の一部が建設省（現在の国土交通省）、日本道路公団によって事業着手され、昭和60年3月には約3kmが半幅員で暫定供用されたのをはじめ、昭和62年11月には、名港3大橋（東海IC～飛島IC間）の全線が、残りの区間については、新東名・新名神高速道路の一部として平成5年11月にそれぞれ事業着手し、平成10年3月に、全線が開通した。

(2) 幹線街路

幹線街路は、都市内におけるまとまった交通を受けもつとともに、都市の骨格を形成する道路である。

本市では、大正 13 年における 40 路線、総延長約 146.3 km の計画決定が最初である。しかし、第二次世界大戦の空襲災禍により、市街地中心部をはじめ全市域にわたって大きな被害を受けたことから、昭和 21 年に総合的な復興計画が樹立され、これと同時に、新たに将来の都市防災的観点を加味した幅員 100m の街路を含む 97 路線、総延長約 445.6 km が決定され、今日の道路網の基礎となった。

これらの計画は、人口の増加に伴う建築容積の増大、都市活動の活発化、交通量の増大などに対処しうよう、また、あわせて防災、保健及び美観を勘案してその機構と配置計画を立てたものであり、中心部商業地域にあっては幹線街路をおおむね 500m 間隔に、周辺部の住居地域、工業地域にあっては 500m から 1,000m 間隔に配置し、おおむね基盤割状の街路パターンとした。

その後、周辺市町村の合併による市域拡大に伴って道路網の追加決定、整理統合がなされてきたが、昭和 42 年に名古屋環状 2 号線が計画決定されるに至って、周辺地域では、都心方向からの放射道路が環状線で結ばれ、これらを補完する道路と相まって現在の道路網が形成されることとなった。昭和 48 年 4 月には、新都市計画法施行による整理統合が行われ、ほぼ現在の内容となった。

都市計画決定延長は、平成 25 年 10 月現在、208 路線、延長約 843,790m である。

これらの道路は、各種の道路整備事業、復興土地区画整理事業、多くの組合施行による土地区画整理事業などにより順次整備され、平成 25 年 3 月現在、改良率は約 90% に達している。

一方、未着手路線の大半が、都市計画決定後 30 年以上が経過しており、社会経済情勢の変化や、市民ニーズの多様化、道路整備費の縮小などの背景のもと、改めて計画の必要性、妥当性を評価し、あわせて市民に対する説明責任を果たすという観点から、都市計画の見直しも含めた整備方針を策定するとともに、効果的・効率的な事業推進を図る必要がある。こうした中、平成 16 年度に有識者、市民代表等で構成された「未着手都市計画道路の整備に関する検討委員会」が設置され、平成 17 年 3 月、同委員会より未着手都市計画道路の基本方針や整備優先度の設定などに関する提言がなされた。この提言を受け、平成 18 年 3 月に「未着手都市計画道路の整備方針」を策定し、各未着手路線について、計画の「廃止」「変更」「現計画どおり」の 3 区分で

今後の方針を明らかにした。当時の未着手延長約 79 km のうち、3 分の 1 にあたる約 26 km は計画の廃止など整備を行わない方針とし、事業費削減を図った。また、都市計画変更が必要な路線については地元説明会等を実施のうえ変更手続きを行っており、平成 25 年 3 月現在、整備方針に基づく手続きの進捗率は約 40% となっている。

さらに、この整備方針を踏まえて、平成 19 年 3 月に路線別の整備着手時期を示した「都市計画道路整備プログラム」を策定し、順次整備着手に向けて取り組んでいる。

(3) 区画街路

区画街路は、地区における宅地の利用に供するための道路であり、その大部分が土地区画整理事業等により整備されている。そのうち、一団地の官公庁施設、特定土地区画整理事業等面的整備事業に関連する主要な区画街路、連続立体交差事業に関連する側道を都市計画決定し、整備を行っている。

都市計画決定延長は、平成 25 年 10 月現在、80 路線、延長約 38,370m である。

(4) 特殊街路

特殊街路は、上記以外の道路で、専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路と、専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路に大別される。そのうち、住宅地、商業地等において自転車歩行者専用道路を 8 路線、延長約 8,150m、名駅・栄地区の地下街の主要な公共地下通路を 26 路線、延長約 3,470m、また都市モノレール専用道路として 2 路線、延長約 7,360m を都市計画決定し、整備を進めている。

都市計画決定総延長は、平成 25 年 10 月現在、36 路線、延長約 18,980m である。

今後は、通勤、通学、買物及びレクリエーション等の目的に応じた安全で快適な空間の確保を図っていく必要がある。

3-4 駐車場

(1) 駐車場整備地区

商業地域、近隣商業地域等の自動車交通が著しくふくそうする地区においては、円滑な道路交通を確保するため、都市計画法に基づく地域地区として駐車場整備地区を定めることができるとされている。

本市では、昭和34年より都心地区に約411.8haを都市計画決定していたが、近年における市街地の発展やモータリゼーションの進展に伴い、平成4年に約1,919haに拡大し、平成25年に都市計画道路の見直しに伴う都市計画変更を行った。(都心地域約1,720.8ha、大曽根地域約85.8ha、築地地域約112.3ha)

(2) 駐車場整備計画

駐車場整備地区においては、駐車場法に基づき路外駐車場等の整備に関するマスタープランである駐車場整備計画を定めることができるとされており、本市では平成13年に、平成4年に策定した名古屋市駐車場整備計画を改定し、公表している。

本計画では、既定の平成12年までの路外駐車場の整備目標量約18,600台を、平成22年度までの整備目標量約5,900台に改定し、公共と民間の役割分担のもと、路外駐車場等の整備を進めることとしている。

(3) 都市計画駐車場

都市計画において定められた自動車駐車場は、設置主体別にみると、本市によるものが5か所、国によるものが2か所及び民間等によるものが8か所、合計15か所(約5,090台)あり、現在14か所が営業を開始している。

(4) 路外駐車場

都市計画駐車場以外にも、路外駐車場を適正に確保するため、駐車場法と名古屋市駐車場条例に基づき、届出駐車場、附置義務駐車施設に関する指導を行っている。

① 届出駐車場

道路の路面外に設置される駐車場で、一般公共の用に供し、駐車料金を徴収し、駐車のに供する部分の面積(車室の面積の合計)が500㎡以上のものを設置する者に対し、位置、規模、構造等については路外駐車場設置届出書を、運営、設備管理等については路外駐車場管理規定届出書を市長へ届け出ることを義務づけている。

② 附置義務駐車施設

駐車場整備地区、商業地域、近隣商業地域においては、延床面積が1,500㎡(非特定用途に供する部分は2,000㎡)以上の建築物の新築増築等に際して、事務所の用途に供する部分の床面積に対しては200㎡ごとに1台、特定用途(事務所の用途を除く。)に供する部分の床面積に対しては250㎡ごとに1台、共同住宅部分等を除く非特定用途に供する

表 2-3-13 都市計画駐車場(自動車)

	名 称	収容台数	構 造	開 業	設 置 者
1	久屋駐車場	約510台	鉄筋コンクリート地下2層	昭和41.11.1	名古屋市
2	栄公園駐車場	370	鉄骨・鉄筋コンクリート地下2層	平成4.7.8	株式会社東海放送会館
3	矢場公園駐車場	140	鉄筋コンクリート地下1層	昭和41.4.19	株式会社エンゼルパーク
4	エンゼルパーク駐車場	870	鉄筋コンクリート地下2層	昭和47.3.2	株式会社エンゼルパーク
5	名古屋駅西口駐車場	300	鉄筋コンクリート地下1層	昭和46.12.1	株式会社エスカ
6	名古屋駅前駐車場	220	鉄筋コンクリート地下1層	昭和45.11.1	株式会社ユニモール
7	大須駐車場	200	鉄骨・鉄筋コンクリート地下1層地上5層	昭和60.4.1	名古屋市
8	古沢公園駐車場	250	鉄筋コンクリート地下2層	昭和47.10.1	名古屋市
9	東桜駐車場	570	鉄筋コンクリート地下2層	昭和53.11.2	株式会社セントラルパーク
10	若宮大通駐車場	510	鉄筋コンクリート地下2層	平成6.4.10	若宮大通駐車場株式会社
11	大曽根駐車場	200	鉄筋コンクリート地下2層	平成9.3.29	国土交通省
12	金山南駐車場	200	鉄筋コンクリート地下3層	未 定	国土交通省
13	金山駅南駐車場	360	鉄骨・鉄筋コンクリート地下3層	平成11.3.26	公益財団法人名古屋まちづくり公社
14	池下駐車場	190	鉄筋コンクリート地下3層	平成12.4.1	名古屋市
15	大曽根駅前駐車場	200	鉄筋コンクリート地下2層	平成18.12.20	名古屋市

部分の床面積に対しては 450 m²ごとに 1 台の駐車施設を設けることを条例で義務づけている。

表 2-3-14 駐車場整備状況（平成 24 年度末時点）

種 類	箇 所	収容台数
都市計画駐車場	14	4,829
届出駐車場	293	68,557
附置義務駐車場	2,999	160,016
計	3,306	233,402

（５） 駐車場案内システム

駐車場案内システムは、インターネットや道路上に設置された案内表示板などにより、駐車場の位置や料金などの情報を的確にドライバーに提供するもので、駐車場利用者の利便性を向上させ、既存の駐車場の効率的な利用を図るとともに、違法駐車や駐車場探しのうろつき交通を減少させ、道路交通の円滑化を図ろうとするものである。

本市においては、平成 3 年に栄地区、平成 11 年に名古屋駅地区において稼働させた。

表 2-3-15 駐車場案内システムの概要（平成 24 年度末時点）

対象地区	栄	名古屋駅	計
地区面積	約 200ha	約 180ha	約 380ha
参加駐車場	49 か所	29 か所	78 か所
収容台数	約 8,900 台	約 4,000 台	約 12,900 台

（６） パークアンドライド駐車場

名古屋環状 2 号線以遠の交通結節点での自動車から公共交通機関への利用転換誘導を目的として、認定制度や補助制度によるパークアンドライド駐車場の整備・利用促進などの駐車施策を進めてきた。

平成 16 年度には名古屋市パークアンドライド駐車場整備計画を策定しており、市内整備目標量を 1,500 台としている。

現在、33 箇所、1,445 台がパークアンドライド駐車場として整備されている。

（７） 自転車駐車場

都市計画において定められた自転車駐車場は、21 か所（約 14,000 台）であり、現在すべて供用中であり、すべて本市が設置している。

３－５ 自動車ターミナル

自動車ターミナルは、その営業目的に応じ、一般乗合旅客自動車運送事業の用に供するバスターミナルと一般貨物自動車運送事業の用に供するトラックターミナルに区分される都市施設であり、バス、トラックの発着を集約し交通円滑化を図るとともに、バス、トラックと他交通機関との乗り換える場を提供するものである。

本市では、笹島バスターミナル、名古屋駅バスターミナル及び栄バスターミナルの 3 施設（計約 2.45ha）を都市計画決定しており、名古屋駅バスターミナルは現在建替えしており、その他 2 施設は供用中である。

表 2-3-16 パークアンドライド整備状況（平成 24 年度末時点）

北区	味鋤駅	2箇所 19台	緑区	鳴海駅	3箇所 15台
西区	上小田井駅	1箇所 20台		左京山駅	1箇所 5台
中川区	伏屋駅	1箇所 10台		有松駅	1箇所 300台
	戸田駅	1箇所 5台		南大高駅	1箇所 100台
	春田駅	1箇所 5台		徳重駅	2箇所 75台
港区	荒子川公園駅	1箇所 150台	名東区	上社駅	3箇所 266台
	稲永駅	2箇所 30台		藤が丘駅	4箇所 190台
守山区	小幡駅	1箇所 25台	天白区	平針駅	1箇所 150台
	小幡緑地駅	1箇所 22台	合計	33箇所1,445台	
	川村駅	4箇所 28台			
	新守山駅	2箇所 30台			

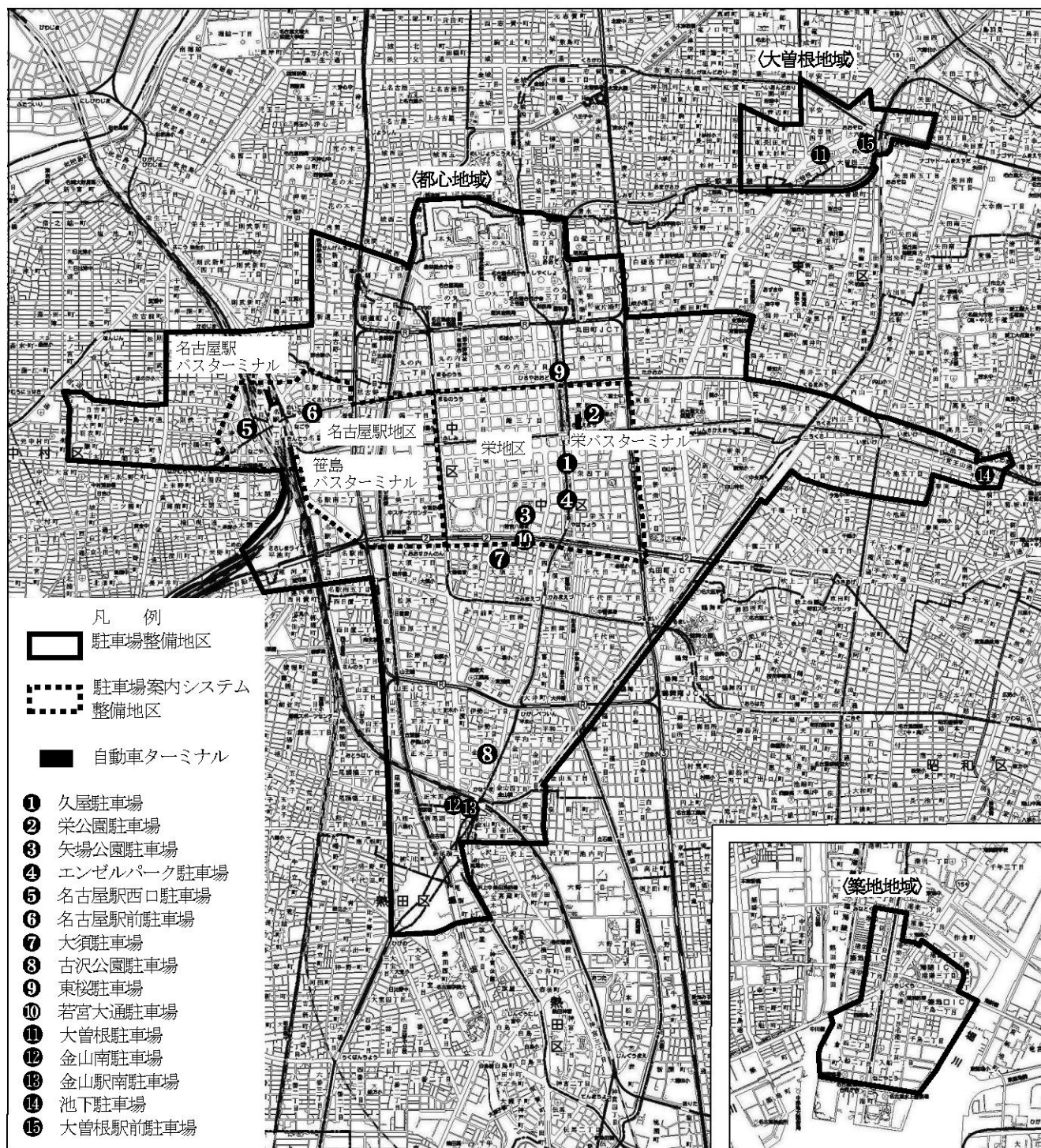


図 2-3-17 駐車場整備地区、都市計画駐車場（自動車）、自動車ターミナル

3-6 鉄道

鉄道は道路とともに都市交通の骨格をなすものであるが、本市における交通体系は、自動車交通中心となっている。

このため、本市においては、公共交通機関優先の原則にたちつつ、公共交通機関と自動車の特性を生かしながら、相互の補完、連携に努め、都市全体の交通の利便性、快適性を総合的に高める効率的で調和のとれた総合交通体系の形成をめざしている。

鉄軌道系による基幹的な路線網とこれらを連携し、市街地全体を面的にカバーするバス路線網による利便性の高い公共交通網の形成を図るとともに、将来の都市構造や交通需要の動向を的確に把握しながら、需要に見合った交通機関を弾力的に採用すると同時に各種の整備方策を導入して、より効率的な基幹公共交通網の整備を促進する必要がある。また、鉄道交通相互及び鉄道交通と道路交通との有機的な整備を図る必要がある。

本市を中心とする鉄道網は、運輸政策審議会答申第12号（平成4年1月）に基づき整備されてきた（図2-3-19参照）。答申A路線（平成20年までに整備することが適当である路線）については、上飯田線の一部及び東部線を除き整備完了している。

都市計画については、鉄軌道の整備において必須ではないため、事業に必要なものを中心に都市計画決定している。具体的には、連続立体交差事業や新交通システムなど制度上必要なもの、道路区域への敷設許可などの手続きを円滑に進めるためのものなどがあり、16路線、延長約139.8kmを都市高速鉄道として都市計画決定している。（表2-3-18参照）

（1）地下鉄等

市営地下鉄は、基本的に道路の地下に敷設し、道路区域への敷設許可が必要なこと、道路等の都市施設と密接な関係を有すること、都市全体のネットワークとして計画することから、すべて都市計画決定している。

表2-3-18 都市高速鉄道一覧

都市計画決定内容				備考	
名称	起点	終点	延長		
○鉄軌道路線の整備に係るもの				営業区間	営業キロ
名古屋市高速鉄道第1号線	名東区藤が丘	中川区高畑町字六田池	約21.14km	地下鉄東山線 藤が丘～高畑	20.6km
名古屋市高速鉄道第2号線	東区矢田一丁目	港区入船二丁目	15.10	地下鉄名城線（一部）・名港線 大曽根～（栄）～名古屋港	14.9
名古屋市高速鉄道第3号線	西春日井郡西春町大字加島新田字加島西	愛知郡日進町大字赤池字前田	20.91	地下鉄鶴舞線 上小田井～赤池	20.4
名古屋市高速鉄道第4号線	東区矢田一丁目	中区金山一丁目	16.91	地下鉄名城線（一部） 大曽根～（本山）～金山	17.5
高速鉄道第5号線八熊線	中区古沢町7丁目30番地地先	中川区富田町大字伏屋字山の田1858ノ3番地地内	7.3	（未整備）	—
名古屋市高速鉄道第6号線	中村区太閤通5丁目	緑区鶴が沢一丁目	19.91	地下鉄桜通線 中村区役所～徳重	19.1
上飯田連絡線	北区東味鋤二丁目	北区平安通一丁目	3.29	名鉄小牧線（一部）・地下鉄上飯田線 味鋤～平安通	3.1
ガイドウェイバス 志段味線	東区東大曽根町東1丁目	守山区大字吉根字松洞	6.76	ゆとりーとライン 大曽根～小幡緑地	6.5
東部丘陵線	名東区藤が丘	名東区朝日が丘	0.59	リニモ 藤が丘～（市域界）	—
小計			111.91		
○連続立体交差事業等に係るもの				事業箇所	
日本国有鉄道 東海道本線（その1）	緑区大高町字西茶屋	南区元塩町五丁目	5.10	連続立体交差事業（大高地区）	
日本国有鉄道 東海道本線（その2）	南区豊田町字戸部下一番割	熱田区新宮坂町	2.04	連続立体交差事業（繰出地区）	
名古屋鉄道 瀬戸線	中区錦三丁目	東区矢田町九丁目	5.88	連続立体交差事業（大曽根地区・清水地区） ・栄乗り入れ	
名古屋鉄道 常滑線	熱田区花表町三丁目	南区加福町三丁目	3.18	連続立体交差事業（豊田地区）	
名古屋鉄道 犬山線	西区中小田井一丁目	西区貴生町地先	1.89	連続立体交差事業（小田井地区）	
東海旅客鉄道 関西本線	中村区長戸井町一丁目	中川区富田町大字前田字新田前	3.93	連続立体交差事業（八田地区）	
近畿日本鉄道 名古屋線	中川区富田町大字前田字新田前	中村区黄金通7丁目	3.51	連続立体交差事業（八田地区）	
名古屋鉄道 名古屋本線	緑区浦里五丁目	緑区左京山	2.37	連続立体交差事業（鳴海地区）	
小計			27.90		
都市高速鉄道 合計			139.81		

（注）1 起終点の地名については、都市計画決定時の地名で表示

2 東部丘陵線は、全線約9.15kmのうち本市が都市計画決定した市域内分のみ記載（市域外は愛知県により都市計画決定）



名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画

(1) 計画策定に当たっての前提条件

- ① 目標年次 平成20年（2008年）
- ② 対象地域 名古屋駅を中心とするおおむね半径40kmの範囲
- ③ 対象交通機関 高速鉄道を中心とし、モノレール、新交通システム等を含む鉄軌道
- ④ 答申路線の分類
 - A：目標年次までに整備することが適当である路線
 - B：目標年次までに整備の推進を図ることが適当である路線
 - C：今後整備について検討すべき路線

(2) 計画策定に当たっての基本的考え方

- ① 地域の発展に応じた鉄道ネットワークの拡充強化
- ② 都市構造の多極化や地域開発プロジェクトへの対応
- ③ 鉄道を中心とする公共交通サービスの高度化・多様化の推進

図 2-3-19 運輸政策審議会答申第12号の概要

市営地下鉄の開業は昭和 32 年 11 月、第 1 号線の名古屋～栄町（現在の栄）間に始まり、順次路線を延長してきた。平成 16 年 10 月には第 4 号線の名古屋大学～新瑞橋間開業により、わが国初の地下鉄環状運転が実現した。平成 23 年 3 月の第 6 号線野並～徳重間の開業により、営業路線は 6 路線 93.3km（上飯田線を含む。）になり、市内交通の基幹的なネットワークを形成している。

上飯田連絡線は、鉄道による連絡のなかった名鉄上飯田駅と地下鉄平安通駅を結ぶため、平成8年3月に都市計画決定し、第3セクター「上飯田連絡線株式会社」により建設され、平成15年3月に開業した。上飯田連絡線株式会社が施設を保有し、味鋤～上飯田間は名鉄小牧線、上飯田～平安通間は地下鉄上飯田線として運行されており、相互直通運転されている。

(2) 西名古屋港線

これまで貨物専用線であった西名古屋港線を、複線、電化、高架化及び旅客線化し、あわせて金城ふ頭まで延伸する西名古屋港線整備事業(名古屋～金城ふ頭間、延長約 15.4 km (営業キロ 15.2 km))については、平成 9 年 12 月に、名古屋市、愛知県、名古屋港管理組合及び東海旅客鉄道株式会社をはじめとした民間企業により、第 3 セクター「名古屋臨海高速鉄道株式会社」が設立され、平成 16 年 10 月 6 日に路線愛称を「あおなみ線」として開業している。



図 2-3-20 路線図



写真 2-3-21 あおなみ線走行写真

(3) 道路と鉄道との立体交差化

既設の平面鉄道は、踏切遮断による道路交通の渋滞や踏切事故、さらに、地域分断の原因ともなるなど、健全な都市の発展の障害となっている。本市では、これらの問題を抜本的に解決するために、鉄道を一定区間連続的に立体交差化する連続立体交差事業を推進している。

連続立体交差事業は、昭和44年9月に建設省と運輸省との間で締結された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」及び「同細目協定」に基づき実施されてきたが、所管が国土交通省になったことにより要綱化され、現在は平成19年8月に改定された要綱に基づき実施されている。立体交差化区間の鉄道を都市高速鉄道として都市計画決定し、都市計画事業として施行するもので、事業者である自治体は、工事の施行や費用負担、高架下利用等について鉄道事業者と協定を締結し、事業を施行している。

本市においては、表 2-3-18 に示すように 7 路線約 27.9km
(名鉄瀬戸線栄乗入れを含む。)を都市計画決定し、すべて
事業完了している。

なお、踏切ごとに道路と鉄道を立体交差化する単独立体交差事業についても、鉄道事業者と協議のうえ、事業を推進している。

(4) 総合駅

名古屋圏における鉄道網は、鉄道の各路線が名古屋駅に集中しており、その著しい混雑により処理能力は限界に達していた。混雑を緩和し、利用者の分散化を図るため、金山・大曽根・小田井・八田の主要な結節点 4 駅を総合駅として整備した。総合駅整備では、郊外線と市内幹線との乗り換えや郊外線相互の乗り換えを円滑にするよう、駅位置や改札位置の調整、自由通路の整備、相互乗り入れ、駅前広場の整備などを行っており、周辺地区の発展・活性化への寄与も期待されている。

表 2-3-22 総合駅一覧

名 称	集中する鉄道施設等	整 備 計 画
金 山	J R : 東海道本線、中央本線 名 鉄 : 名古屋本線 地下鉄 : 2号線、4号線 金山線（運政審答申路線）	JR東海道本線の新駅の設置、名鉄金山駅の移設及び地下鉄金山駅との総合駅화가図られ、南駅前広場及び北駅前広場の整備を完了した。
大曽根	J R : 中央本線 名 鉄 : 瀬戸線 地下鉄 : 2号線、4号線 ガイドウェイバス : 志段味線	JR中央本線、名鉄瀬戸線及び地下鉄の各駅を連続立体交差事業や土地区画整理事業により集約し、さらにガイドウェイバスとの連絡を図り、総合駅化を図った。また、東駅前広場及び西駅前広場の整備も完了した。
小田井	東海交通事業 : 城北線 名 鉄 : 犬山線 地下鉄 : 3号線	上小田井では、名鉄犬山線と地下鉄3号線の相互直通が完成し、駅前広場も供用を開始した。
八 田	J R : 関西本線 近 鉄 : 名古屋線 地下鉄 : 1号線	地下鉄八田駅を中心に、JR関西本線、近鉄名古屋線の立体化に伴い、各々の駅移設を行い総合駅化を図った。また、駅前広場の整備を完了した。

（5）駅前広場

駅前広場は、当初、鉄道利用者の交通処理の場とともに、都市の顔として鉄道側において確保、運営されてきたが、鉄道利用者の増加に伴い、鉄道交通と道路交通の結節点として有機的な連携を図り、その転換を効率的かつ円滑に処理する都市施設として、また地域社会の公共空間として、都市側からもその必要性が高まってきた。

こうした状況下で、本市においても戦後いち早く着手した復興土地区画整理事業の一環として、金山の駅前広場用地の確保、鶴舞、千種の駅前広場の整備造成を行った。また、東海道新幹線の建設と相まって駅西都市改造事業により名古屋駅西口駅前広場を、豊田都市改造事業により豊田本町駅前広場をそれぞれ整備造成した。

本市では、25 か所（交通広場 3 か所を含む。）を都市計画決定している。

表 2-3-23 駅前広場一覧（交通広場含む）

名称	面積	名称	面積
	約 ㎡		約 ㎡
守山自衛隊前駅前広場	1,500	有松駅前広場	4,000
新守山東駅前広場	3,300	茶屋ヶ坂駅前広場	3,500
新守山西駅前広場	1,000	大高南駅前広場	4,100
名古屋西駅前広場	16,200	春田駅前広場	3,600
名古屋駅前広場	12,500	八田北駅前広場	2,700
大曽根西駅前広場	6,800	八田南駅前広場	4,800
大曽根東駅前広場	4,000	千種台駅前広場	5,000
上小田井西駅前広場	5,000	昭和橋通駅前広場	2,700
上小田井東1駅前広場	600	荒子駅前広場	2,700
上小田井東2駅前広場	1,800	久屋大通地下交通広場	1,400
鳴海北駅前広場	1,700	桜通地下交通広場	450
鳴海南駅前広場	3,500	引山交通広場	7,900
小幡駅前広場	3,000	計	103,750

3-7 基幹バス

昭和 52 年に設置された名古屋市総合交通計画研究会において、基幹バス構想が示され、市内の公共交通体系の中で鉄道を補完もしくは代替する交通システムとして位置づけられた。

基幹バスは、既存の道路空間を有効に活用することによって、少ない投資で地下鉄に近いサービスを提供し、バス利用の増加と、主に通勤・通学目的の自動車利用からの転換を図ることを狙いとしている。このため、整備目標として、「基幹バス専用車線の道路中央部での確保、交差点の改良、バス優先信号システムの採用などによる表定速度 25 km／時の達成」、「高頻度運行と定時性の確保、快適な大型車両の導入によるバスの信頼性の向上とバスイメージの一新」、「バスシェルター、自転車駐車場の設置などによるバス停環境の改善」などがあげられる。

構想路線のうち、東郊線が昭和 57 年 3 月から運行を開始している。この路線は、通常のバスと同じ路側走行であるが、バス専用レーンの設定と急行運転方式の採用などによって表定速度は 13 km／時から 16 km／時へと向上し、利用者也順調に増加している。

さらに、新出来町線が昭和 60 年 4 月から中央走行方式で運行を開始しており、表定速度はおおよそ 17 km／時と大幅な向上をみている。

なお東郊線においては、平成 14 年より環境及びバリアフリー化に配慮した CNG（Compressed Natural Gas 圧縮天然ガス）ノンステップバスを導入している。

3-8 新交通システム

(1) ガイドウェイバスシステム志段味線

ガイドウェイバスシステムは、バス車両の操舵系に機械式の案内装置を取り付け、高架の専用軌道と一般の道路の双方を乗換えなしで走行できる方式（デュアルモード方式）を採用した新しい交通システムである。

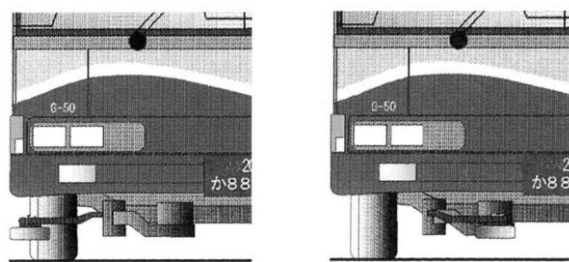
このシステムは、新交通システムを導入するほどの需要が見込まれず、バスのみでは対応が困難と考えられる地区への導入に最適な経済的なシステムで、デュアルモード方式の導入により、渋滞区間等における高架専用軌道走行による定時性の確保に加え、平面区間における従来のバスと同等なき細かい面的サービスを提供するものである。

① 導入の目的・経緯

ガイドウェイバスシステム志段味線は、志段味地区の開発により発生する交通需要に対応するとともに、都心方面への道路交通の混雑緩和のための新たな公共交通機関として導入された。

事業にあたっては、交通混雑が著しい大曽根から松坂町間約 6.1 km（その後の検討により大曽根から小幡緑地間約 6.8 kmに変更）の高架専用軌道の整備が平成 2 年度に全国で初めて事業採択され、平成 5 年 10 月に都市計画の原案の地元説明を行って都市計画手続に着手、平成 6 年 11 月に都市計画決定し、平成 7 年 5 月に事業認可を受けた。

この間に、ガイドウェイバスシステム志段味線（軌道法適用区間）の経営主体となる第 3 セクターとして、平成 6 年 4 月に名古屋ガイドウェイバス株式会社（資本金 30 億円）が設立され、平成 6 年 10 月に軌道法に基づく特許を取得、平成 8 年 2 月に工事施行認可を受け、本体工事に着手し、平成 13 年 3 月 23 日にガイドウェイバスシステム志段味線（ゆとりーとライン）が開業された。



伸長時（高架区間）

格納時（一般道路）

図 2-3-24 案内装置

② 事業概要

ア 導入路線 志段味線

イ 導入区間

高架区間 大曽根～小幡緑地 約 6.8 km

平面区間 小幡緑地～中志段味 約 5.1 km

小幡緑地～高蔵寺 約 8.1 km

小幡緑地～サイエンスパーク経由
～中志段味 約 9.2 km

ウ 運行主体

高架区間 名古屋ガイドウェイバス株式会社

平面区間 名古屋市交通局

エ 運行状況

運転間隔 朝ラッシュ時 2～4 分、昼間時約 10 分、
夕ラッシュ時約 5 分

所要時間 約 13 分（大曽根～小幡緑地）

オ 駅数 9 駅（高架区間）

カ 適用法規

高架区間 軌道法

平面区間 道路運送法

キ 事業費 約 375 億円

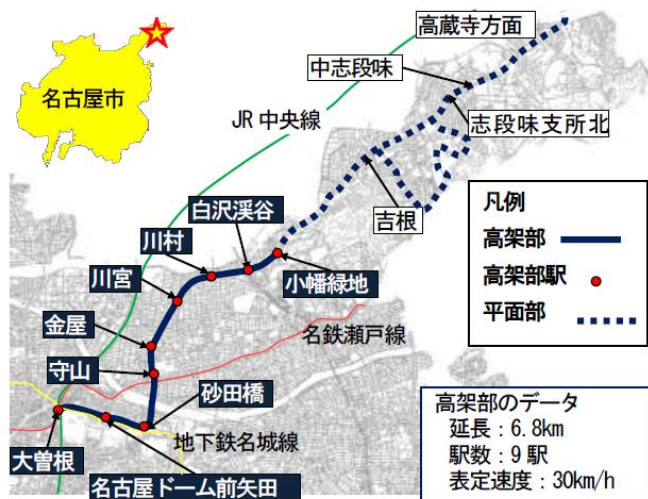


図 2-3-25 路線図



写真 2-3-26 走行写真

(2) 東部丘陵線

東部丘陵線は、日本で初めて磁気浮上式システムを導入した路線であり、名古屋市名東区藤が丘を起点とし、長久手市を經由して豊田市八草町までの約 9.2 km を結ぶものである。

磁気浮上式システムとは、磁力によって車体を浮かせてリニアモーターで推進させる交通システムである。主な特徴として、騒音や振動が少なく快適な乗り心地であること、沿線環境にやさしく脱線や転覆などの事故の心配がないこと、丘陵地の急勾配や急カーブもスムーズに走行できることなどがあげられる。

① 導入の目的・経緯

愛知県においては、「創造的な産業・技術の中核圏域」の形成に向けて、名古屋東部丘陵地域一帯を「あいち学術研究開発ゾーン」として位置づけ、学術研究開発拠点の整備はもとより、居住・文化・レクリエーション機能の充実など総合的な地域整備の推進が図られている。

東部丘陵線は、この名古屋東部丘陵地域と名古屋市を結ぶ重要な路線であり、年々深刻化する幹線道路の渋滞緩和を図るとともに、交通結節点の拠点性の向上、沿線地域の活性化、さらには、名古屋東部丘陵地域の交通需要への対応のため、その整備が急務となっていた。

このようなことから、東部丘陵線は、平成 4 年の運輸政策審議会答申において、目標年次（平成 20 年）までに、中量軌道系の交通システムにより整備すべき路線と位置づけられた。

その後、東部丘陵線の導入についての調査・検討がされたのち、平成 11 年度に国の補助事業として着工準備採択がなされ、平成 13 年 10 月に環境影響評価書の縦覧と都市計画決定を行い、平成 14 年 3 月に事業認可を受けた。

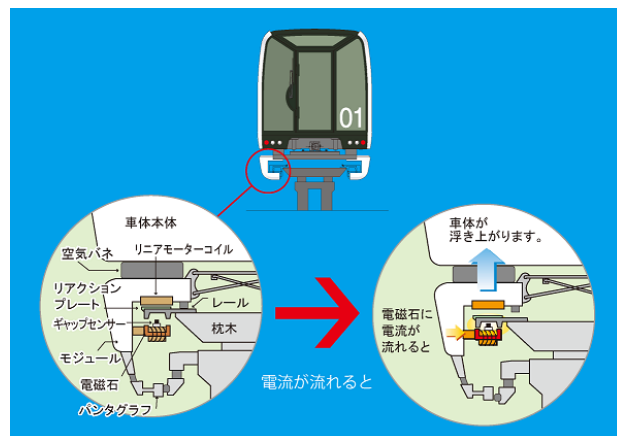


図 2-3-27 磁気浮上の仕組み

この間に、東部丘陵線の経営主体となる第3セクターとして、平成 12 年 2 月に愛知高速交通株式会社が設立され、平成 13 年 10 月に軌道法に基づく特許を取得、平成 14 年 3 月に工事施行認可、平成 17 年 2 月に運輸開始認可を受け、平成 17 年 3 月 6 日に路線愛称を「リニモ」として開業した。

なお、開業と同時期に開催された 2005 年日本国際博覧会（愛称「愛・地球博」）の会場への重要な交通手段としての役割も果たした。

② 事業概要

ア 導入区間	名古屋市名東区藤が丘～豊田市八草町
イ 延長	約 9.2 km（営業キロ約 8.9 km、内市域内約 0.6 km）
ウ 走行方式	常電導吸引型磁気浮上・リニアインダクションモーター推進方式
エ 駅数	9 駅
オ 適用法規	軌道法
カ 建設事業費	約 997 億円
インフラ部	約 641 億円
インフラ外部	約 356 億円

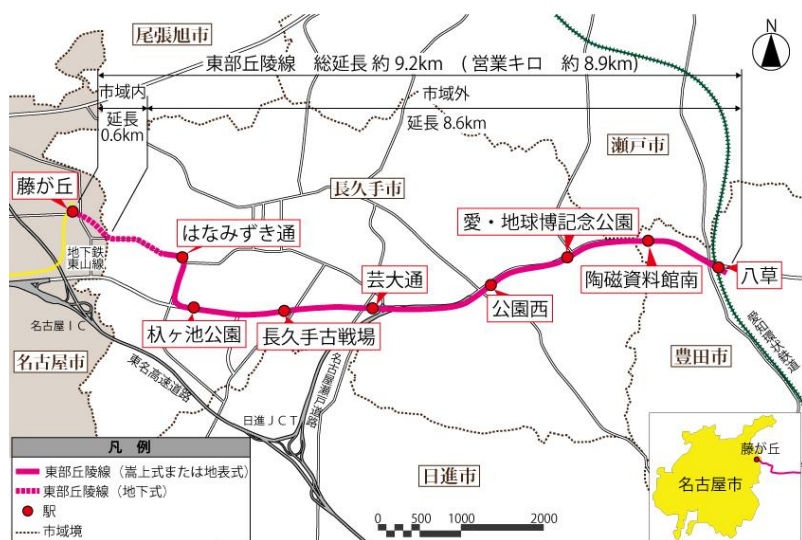


図 2-3-28 路線図



写真 2-3-29 走行写真

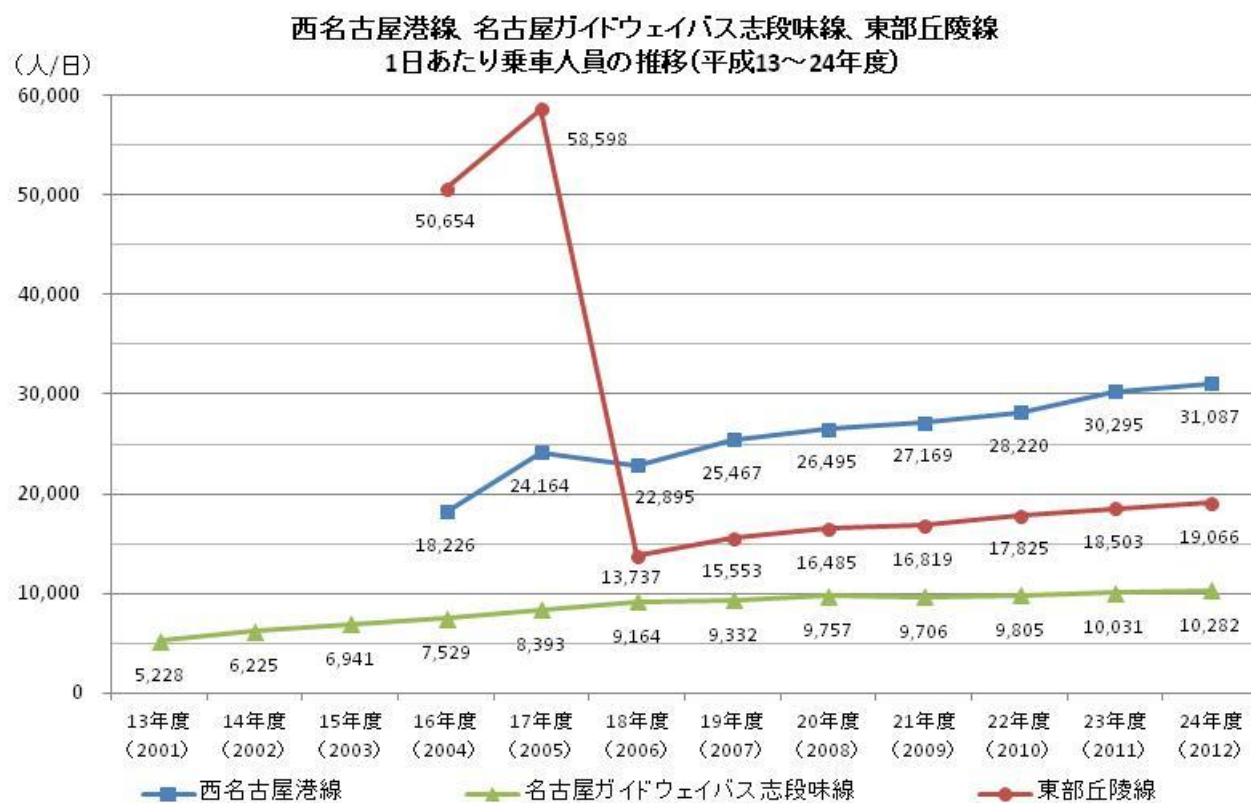


図 2-3-30 西名古屋港線、名古屋ガイドウェイバス志段味線、東部丘陵線 乗車人員推移