

「Nagoya まちなかウォーカブル戦略（案）」 に対する市民意見の内容及び市の考え方

「Nagoya まちなかウォーカブル戦略（案）」に対し、貴重なご意見をいただきありがとうございました。いただいたご意見とそれに対する本市の考え方を公表いたします。なお、ご意見の内容については、趣旨の類似するものはまとめたほか、原文の一部を要約、分割するなどして掲載させていただきましたので、ご了承ください。

令和6年3月

市民意見募集の概要

●募集期間

令和6年1月19日から2月19日まで

●提出状況

提出者数：8人

提出方法：郵送（1人）、電子メール（7人）

●意見の内訳

1. 「戦略策定に向けて」について：2件
 2. 「ウォーカブルなまちづくりの必要性」について：0件
 3. 「ウォーカブルなまちなかの実現に向けた戦略」について：2件
 4. 「ウォーカブルなまちを実現するためのリソース」について：4件
 5. 「ウォーカブルなまちづくりプロジェクト」について：8件
 6. 全体について：4件
- 合計：20件

名古屋市 住宅都市局 都市計画部

ウォーカブル・景観推進室

電話：052-972-2938

FAX：052-972-4485

電子メール：a2938@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp

1. 戦略策定に向けて（2件）

【市民意見の概要】

- ・「サードプレイス」は、「自宅」と「職場・学校」以外の場所が必要という説明からも、仕事や通学をしている元気な人を典型的な市民としてとらえているように受け取られる恐れがある。必ずしも2つの拠点を往復していない市民もたくさんいると思うので、「サードプレイス」に代わる言葉を使った方がいいのでは。
- ・「サードプレイス」という言葉は、「名古屋が3位」という意味に聞こえてしまうため、変えた方がよい。

【市の考え方】

- ご意見いただいたとおり、多様な価値観や多様な生活スタイルがあるなかで、多様な人にとって居心地が良い空間が必要であることから、そのような趣旨の文言を追記いたします。
- サードプレイスとは、自宅や学校、職場とは別に存在する、居心地の良い「第3の場所」のこととして少しずつ定着しつつあると考えています。この戦略で目指している、居心地が良く歩きたくなるような人中心のまちなかの姿を、端的に言い表している言葉として用いています。

2. ウォーカブルなまちづくりの必要性（0件）

3. ウォーカブルなまちなかの実現に向けた戦略（2件）

【市民意見の概要】

- ・旧街道は街道名を表示する。また街道がどこまで続くのか、距離やカロリー消費量など歩く動機づけの説明看板を掲げる。
- ・各区で制定している散策コースや街歩きと連携を取って欲しい。

【市の考え方】

- 戦略3に「プレイスどうしをちかづける」と掲げており、プレイスどうしの距離感を縮め、プレイスをつなぐ歩行者空間を豊かにし、心理的な距離感を縮められるようにします。また、デジタル技術も活用しながら、楽しく歩くことができる取組みも行っていきます。ご意見いただいた内容も参考にしながら、取組を進めていきます。

4. ウォーカブルなまちを実現するためのリソース（4件）

【市民意見の概要】

<⑪モビリティ>

- ・自転車通行専用帯は、路上駐車車両が邪魔で走れない。路上駐車対策をしっかりとしないと、自転車は路側帯通行となり、自動車と接触するリスクが高まるので、自転車通行専用帯は駐停車禁止にして欲しい。
- ・自転車は、車両よりも徒歩に近い視点を持ちながらも行動範囲が広がる有効手段であるため、徒歩だけでなく、自転車にもっと焦点をあて、広い道路を活かして自転車専用道路を整備してほしい。また、整備の際は、混在車道（ピクトグラムや矢羽根型路面表示）を避け、歩行者、

自転車、自動車を完全に分離すべき。

- ・ 放置自転車対策で駐輪場所が決まっているので、どこの駐輪場でも1日置けるようにスマホ決済にするなど個人所有の自転車を置きやすいようにしてほしい。
- ・ 定期利用駐輪場について、もっと厳格に放置自転車対策で違法駐輪車両を取り締まらなると自転車が増え過ぎる。

【市の考え方】

<⑪モビリティ>

- 既存の自動車駐車場の利用を促進し、自動車の路上駐車を抑制するとともに、自動車運転者に対する路上駐車抑制のための啓発活動を警察と連携して実施し、自転車通行空間の確保に努めていきます。なお、現在、自転車専用通行帯については、駐車禁止の規制がかかっています。
- 自転車通行空間について、歩行者、自転車、自動車の物理的な分離や広幅員の自転車通行空間の確保をするには十分な道路幅員が必要であるため、限られた道路空間の中で、道路事情に適した整備形態を選定し、安全な自転車通行空間の確保に努めていきます。
- 自転車駐車場の1日パスは現在導入していませんが、短距離短時間の利用については、一部の自転車駐車場で無料時間を設定するなど、利便性を確保しています。
- 定期利用自転車駐車場への非契約者の駐輪については、啓発札の貼付や1回利用への移動により現在対応しています。今後も効果的な対応策を検討します。

5. ウォーカブルなまちづくりプロジェクト（8件）

【市民意見の概要】

<①広小路地区>

- ・ 路面交通システムが開通すると更に車線が減少するので、名駅から栄付近を東西南北に車で移動する際さらに渋滞する。

<②栄ミナミ地区>

- ・ 名古屋はものづくり産業が盛んであり、新しいアイデアを形にする機会と場があれば、より多くのイノベーションが生み出されることが期待される。名古屋市としても、そういった環境をもっと積極的に整えていく必要があるのではないか。

<⑤名古屋城三の丸地区>

- ・ 官公庁の高層化を図り総合庁舎として集約化することで生まれた余剰地に、三の丸一帯をかつて存在したであろう名古屋城下の武家屋敷群を再築と一部史実とは異なるが、城下町を整備し時代テーマパークにする。

<⑦堀川地区>

- ・ 堀川に観光船を定時運行して名古屋城・景雲橋・四間道・五条橋・納屋橋・白鳥・宮の渡し・ガーデン埠頭・ブルーボネット間を運行する。

<⑧名古屋駅地区>

- ・ 名古屋駅駅前広場の再整備について、現在は車のスペースが混乱していて、停車待ちを避けて走る車と歩行者が接触しそうで危ない。送迎目的で車の利用エリアを分離させてはどうか。

<⑨名駅南地区>

- ・名駅からささしまライブまでの人の流れの創出やアクセス性の向上のため、鉄道新駅や、鉄道高架下の店舗化・動く歩道の整備をしてはどうか。

<⑩中川運河にぎわいゾーン地区>

- ・名駅南地区と一体で人の流れを考える必要があり、中川運河に観光船を定期運行し、人流を創出する。

<⑪金山駅周辺地区>

- ・駅と北側、東側は人の流れが分断されているので、ペDESTリアンデッキなどで歩行者の連続性を確保する。

【市の考え方】

<①広小路地区>

- 名古屋交通計画 2030 に基づき、新たな路面公共交通システムの当初運行時として広小路通の名古屋一栄間を通る東西ルートについて、令和7年度の運行開始を目指しています。当初運行時には、車線の減少ではなく、停車車両等の影響を受けにくく、賑わいの拡大につながるテラス型の乗降・待合空間の整備を予定しています。

<②栄ミナミ地区>

- 名古屋市では、中部圏で異業種異分野の交流・対流からイノベーションを誘発し、加速させることを目的として、一般社団法人中部経済連合会とともに、中部圏イノベーション拠点「ナゴヤイノベーターズガレージ」を中区栄三丁目のナディアパーク内に開設しています。
ナゴヤイノベーターズガレージ及びその周辺は、意欲的にチャレンジする人々で賑わい、アイデアの実証と実装の連鎖を生み出すまちとなることが求められており、今後、公開空地等を活用してイノベーター等による社会実証等やビジネス展開の場の提供に取り組んでいきたいと考えていることから、その旨の記載を追記します。

<⑤名古屋城三の丸地区>

- ご意見の趣旨を踏まえ、今後の参考にしながら、豊かな公共空間をまちの憩いや賑わいに資する空間として有効活用するなど、名古屋城と都心部をつなぐ重要な拠点として、居心地の良いウォーカブルな空間の創出をめざします。

<⑦堀川地区>

- 現状、水上交通の拡充を目指し、名古屋城前―納屋橋間を春秋の季節の土日祝日を中心にモデルの試行を行っています。今後、水上交通の広域化を検討するに当たっては、ご意見いただいた内容を参考にしながら、取組を進めます。

<⑧名古屋駅地区>

- 名古屋駅駅前広場の再整備では、必要となる各交通施設を効果的に配置するなどによって、より安全にかつ円滑な利用が可能となるよう、総合交通結節機能の充実と再編を図ります。

<⑨名駅南地区>

- 名古屋駅からささしまライブ 24 地区や名駅南地区へのアクセス改善に向け、地下公共空間の整備を検討しています。これにより、地下街等からの快適でスムーズな動線の確保、下広井町交差点の信号待ちによる滞留の解消、名駅通による東西の分断の解消等の効果が見込まれます。また、鉄道高架下の活用については、回遊性の向上に向け、関係者と連携します。

<⑩中川運河にぎわいゾーン地区>

- 中川運河の再生と名古屋港のにぎわい創出を図るため、中川運河において名古屋の「都心」と

「みなとエリア」とを結ぶ水上交通の定期運航を実施しています。歴史資産や拠点をめぐる水上交通の充実やネットワーク化をめざし、周辺の拠点開発とあわせて港・水辺の魅力向上を図ります。

＜⑪金山駅周辺地区＞

- 歩行者動線の強化や滞留空間の創出により、まちの賑わいや回遊性の向上に向けて引き続き検討します。

6. 全体について（4件）

【市民意見の概要】

- ・計画の時間軸がよくわからない。
- ・歩行者が信号を渡らず往来出来るペDESTリアンデッキで繋ぐと、車の通行がかなりスムーズになる。
- ・人中心のウォーカブルな街づくりを実現するには、将来的に中心部への車流入の抑制が必要だと思う。また、車線数を減らし歩道や自転車道を増やす取り組みが必要だと思う。
- ・テレビ番組内で紹介されていた、ニューヨークのマンハッタン及び北部ハーレムの街中状況の様子が、名古屋市の魅力がある街づくりの参考になると思う。

【市の考え方】

- 今後本市では、この戦略にもとづき、官民のパブリック空間を活用するなど官民が連携してウォーカブルなまちの実現を目指していきます。また、この戦略には、ウォーカブルなまちを実現するためのリソース（要素）を組み合わせることで市内各地で取り組むまちづくりプロジェクトを掲載しており、プロジェクトごとに進捗を図っていきます。
- いただいたご意見を参考に、名古屋の特徴でもある豊かな道路空間の利活用を進めるなどにより、歩行者空間を充実させることで、車中心から人中心の空間へと転換し、ウォーカブルなまちづくりを推進していきます。